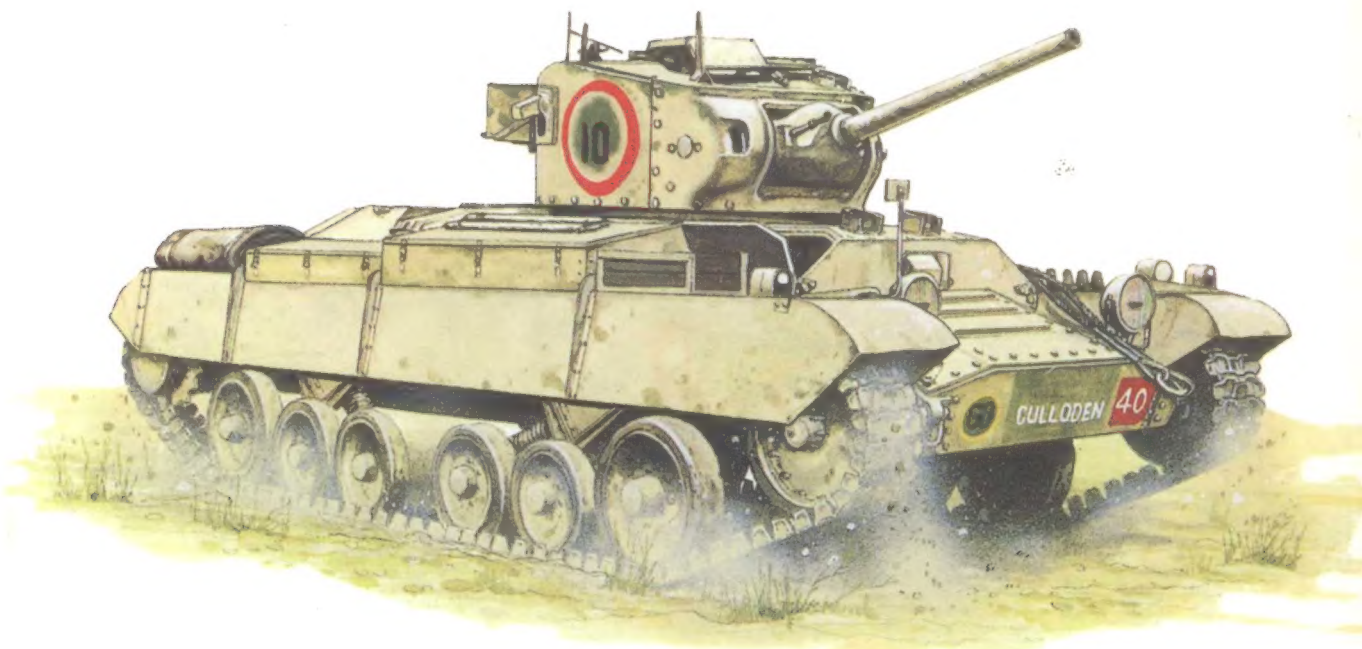
OSPREY MILITARY
CARROS DE COMBATE 34

CARROS BRITÁNICOS

EN EL NORTE DE ÁFRICA



BRYAN PERRETT PETER SARSON TONY BRYAN

CARROS BRITÁNICOS EN EL NORTE DE ÁFRICA, 1940-1942

CRONOLOGÍA

Junio de 1940
Italia declara la guerra a Gran Bretaña (día 10). La 7.ª División Acorazada inicia operaciones de hostigamiento contra los italianos a lo largo de la frontera entre Egipto y Libia (día 11); en el curso de los tres meses siguientes, los británicos infligen más de 3.000 bajas y sufren 150.

Septiembre de 1940
Los italianos invaden Egipto (día 13); llegan a Sidi Barrani (día 18) y se detienen para consolidar la posición con una cadena de campamentos fortificados.

Diciembre de 1940
Operación «Compass» (día 9): la 7.ª Div. Acor. aísla Sidi Barrani; la 4.ª Div. india, con el 7.° Regimiento Real de Carros de Combate (RTR) como punta de lanza, toma por asalto los campamentos de Nibeiwa, Tummar Oeste, Tummar Central y Tummar Este. La 4.ª Div. india y el 7.° RTR asaltan Sidi Barrani (día 10). Los italianos abandonan los campamentos de Rabia y Sofafi y se retiran hacia la frontera (día 11). La 7.ª Div. Acor. emprende persecución; acción para cubrir la retirada en Buq-Buq (día 12).

Enero de 1941
La 6.ª Div. australiana y el 7.° RTR toman Bardía (días 3-5) y Tobruk (días 21-22). Los italianos abandonan la línea de defensa basada en el *uadi* de Derna y se retiran hasta Bengazi (día 28).

Febrero de 1941
La 7.ª Div. Acor. corta a través del saliente de Bengazi y bloquea la retirada italiana en Beda Fomm (día 5); los italianos intentan romper el cerco sin éxito; la 6.ª Div. australiana avanza por el norte, entrando en Bengazi (día 6). Rendición del ejército italiano (día 7).

Febrero-marzo de 1941
Aumenta la actividad de la Luftwaffe en el norte de África; llegan a Tripolitania elementos avanzados del Afrika Korps de Rommel.

Marzo de 1941
Rommel ataca, penetrando las líneas británicas en El Agheila para cortar a través del saliente de Bengazi (día 24).

Recortándose contra el cielo de las primeras horas del día, los Matilda del 7.° RTR atacan el perímetro de Sidi Barrani el 10 de diciembre de 1940. (Foto: Imperial War Museum, como todas las fotografías en que no se especifica otra cosa.)

CARROS BRITÁNICOS
EN EL NORTE DE ÁFRICA

TEXTO:
BRYAN PERRETT

ILUSTRACIONES EN COLOR:
PETER SARSON Y TONY BRYAN

OSPREY MILITARY

RBA

Carros de combate n.º 34
Carros británicos en el norte de África

Edita
RBA Coleccionables, SA
Redacción y administración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscriptores: 902 392 390
Tel. atención al cliente: 902 392 395

Realización
RBA Realizaciones Editoriales, SL
Pérez Galdós 34, 08012 - Barcelona
Edición: Ignasi Borbonet
Asesoría técnica: Juan Antonio Guerrero
Traducción: Pere Rubiés
Maquetación: Lluís Sanosa

Edición Original
Título original: *British Tanks in N. Africa 1940-1942*
by Osprey Publishing Ltd. 1981
Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK
Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

© de la edición española, RBA Coleccionables, SA, 1999
© 1981 Osprey Publishing Ltd.

ISBN: 84-473-1612-2
Depósito legal: B-12967-2000

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta de los componentes de la colección en el transcurso de la misma, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

Impresión
NOVOPRINT, SA

Distribuye para España
Marco Ibérica Distribución de Ediciones, SA (MIDESA)
C/ Aragoneses, 18
Pol. Ind. de Alcobendas
28108 Alcobendas – Madrid
Tel.: 91 484 39 00

Argentina
RBA Argentina, SA. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.
Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal
Distribuye:
Capital: Huesca-Sanabria, SA. Baigorri 103,
código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal
Interior: DGP. Alvarado 2118/56, código postal 1290.
Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México
Editores RBA México, SA de CV. San Luis Potosi 211, despacho 100,
Col. Roma, C.P. 06700 México DF. Tel.: 264.08.84/41
Distribuye:
Distribuidora Intermex, SA de CV. Lucio Blanco n.º 435,
Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia
RBA Colombia, SA. Calle 100, n.º 8A - 55, Torre C, oficina 407.
Tel.: 621.03.20. Santafé de Bogotá
Distribuye: Distribuidoras Unidas, SA. Transversal 93, n.º 52-03.
Tel.: 413.93.00. Santafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de CARROS DE COMBATE. Al comprar la obra cada semana en el mismo kiosco o librería nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España – Printed in Spain – Noviembre 2000

Agradecimientos

El autor y editores agradecen la ayuda prestada por el col. P.W.H. Whiteley, OBE, TD, y por George Balin, Simon Dunstan, C.O. Ellis, David List y al malogrado John Sandars.

Un Mk VIB del 8.° de Húsares; sus múltiples banderolas identifican el carro de combate de un navegante (véase el soporte de la brújula solar). Algunas unidades preferían este sistema al más convencional de la bandera azul o larga negra, por ser menos evidente para el enemigo; estas banderolas pueden ser verde-negro-verde, con la superior en amarillo por ser la unidad más antigua.

Nombres en clave de las operaciones británicas

«Aberdeen»	Ataque del 8.° Ejército sobre el Caldero, 4-5 de junio de 1942.
«Battleaxe»	Intento de Wavell de socorrer Tobruk, junio de 1941.
«Brevity»	Intento de retomar el control de la zona fronteriza egipcia, mayo de 1941.
«Bulimba»	Ataque de los australianos con apoyo de carros de combate Valentine, septiembre de 1942.
«Compass»	Ataque contra las posiciones italianas de Sidi Barrani, diciembre de 1940.
«Crusader»	Socorro de Tobruk y recuperación de Cirenaica, noviembre-diciembre de 1941.
«Fullsize»	Ataque de la 50.ª Div. y 1.ª Div. Acor., en el 13.° Cuerpo de Ejército, 18-19 de marzo de 1942, para neutralizar aeródromos del Eje al paso del convoy de Malta; intervienen 8.° RTR y carros de combate falsos.
«Lightfoot»	Fase inicial del Segundo Alamein, octubre de 1942.
«Manhood»	El 30.° Cuerpo de Ejército ataca utilizando elementos de la 23.ª Brig. Acor. y unidades de engaño de la Fuerza «A», 26 de julio de 1942.
«Sentinel»	Plan de engaño para dar la impresión de grandes refuerzos en agosto-septiembre de 1942, en la retaguardia del agobiado 8.° Ejército.
«Sinbad»	Operación de engaño de la Fuerza «A» para tantear los efectivos del Eje en el área de Bir Tegender, 29-30 de abril de 1942.
«Splendour»	Ataque del 13.° Cuerpo de Ejército, 22 de julio de 1942.
«Supercharge»	Fase de ruptura del Segundo Alamein, noviembre de 1942.

Abril de 1941

Bengazi y Msus evacuadas (día 4); la fragmentada 2.ª Div. Acor. batida por partes y nunca reconstituida (días 5-6); captura del gral. Sir Richard O'Connor, caída de Derna (día 7). 9.ª Div. australiana cercada en Tobruk (día 13); ataque alemán rechazado (día 14). Rommel toma el paso de Halfaya, en la frontera egipcia (día 25) y captura Sollum (día 28). Completo dominio del Eje en la zona fronteriza.

Mayo de 1941

Operación «Brevity» (día 15): Halfaya y Sollum reconquistadas temporalmente, pero la operación fracasa en otros sitios.

Junio de 1941

Operación «Battleaxe» (días 15-17): los británicos son rechazados en Halfaya y Sollum, pero toman Fort Capuzzo. En el sur, el avance de la 7.ª Brig. Acor. hacia Tobruk queda atascado, y debilitado por problemas mecánicos de los carros de combate de crucero. Los británicos interrumpen la acción con éxito y se retiran a Egipto. Cada bando pierde unos 100 carros de combate, pero el DAK puede recuperar la mayor parte de los suyos.

Julio de 1941

El gral. Wavell, injustamente culpado de los fracasos en Grecia y «Battleaxe», sustituido por el gral. Sir Claude Auchinleck como Comandante Supremo en Oriente Medio (día 1).

Noviembre de 1941

Comienza la operación «Crusader» para liberar Tobruk y destruir las fuerzas del Eje en Libia (día 18). Las fuerzas acorazadas británicas comprenden: la 7.ª Div. Acor., con tres brig. acor. –4.ª, 7.ª, 22.ª– en el 30.° Cuerpo de Ejército; la 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército, en apoyo del 13.° Cuerpo de Ejército, en la costa; la 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército, encabezando la salida en ruptura de la guarnición de Tobruk. La 22.ª Brig. Acor. combate con la Div. Acor. Ariete italiana, sin un resultado concluyente, cerca de Bir el Gubi (día 19). Se desarrolla una batalla de carros de combate a varios niveles, al SE de Sidi Rezegh, que deja a las fuerzas británicas debilitadas y en confusión (días 21-23), pero la guarnición de Tobruk consolida sus ganancias. Rommel intenta provocar su retirada con una incursión en la retaguardia británica, la «Carrera hasta la alambra-

Carros de combate ligeros Mk VIA y VIB fotografiados en agosto de 1940. Los proyectores eran cosa normal en los carros de combate del 1.° y 6.° RTR; un carro de combate de cada escuadrón del 6.° fue prestado al 7.° de Húsares para un ataque nocturno sobre Fort Capuzzo, el 29-30 de junio de 1940, utilizando dos de ellos sus focos para deslumbrar y confundir a los artilleros italianos.

da» (día 24), pero el mando británico no se deja vencer por el pánico y utiliza el respiro para reorganizarse. En un brillante ataque nocturno encabezado por el 44.° RTR, la 2.ª Div. neozelandesa enlaza con la guarnición de Tobruk (día 26). Alarmado, Rommel regresa de la frontera (día 27); las tropas del Eje son gradualmente obligadas a abandonar el resto de su perímetro de sitio (días 27-5 dic.).

Diciembre de 1941

Las graves pérdidas y dificultades de suministro obligan a Rommel a retirarse de Cirenaica, replegándose combatiendo hasta El Agheila (días 6-30). Bardía asaltada por la 2.ª Div. Surafricana apoyada por el 8.° y 44.° RTR (día 31).

Enero de 1942

Rendición de la guarnición del Eje en Halfaya (día 17). La operación «Crusader» le ha costado al Eje 300 carros de combate y 278 a los británicos, pero muchos de los segundos son recuperables. Reforzado, Rommel ataca de nuevo (día 21), partiendo de la línea avanzada de El Agheila, hacia Msus, rebasando Bengazi, que cae (día 29).

Febrero de 1942

El 8.° Ejército estabiliza el frente en Gazala (día 5). Ambos bandos se preparan para nuevas ofensivas durante cuatro meses.

Mayo de 1942

La Panzerarmee Afrika flanquea el extremo meridional de la línea de Gazala en Bir Hakeim (días 26-27), pero queda inmovilizada tras duros combates con la 1.ª Div. Acor. –2.ª y 22.ª Brig. Acor.– y la 4.ª Brig. Acor. de la 7.ª Div. Acor.; Rommel se ve obligado a pasar a la defensiva, con la espalda contra los campos de minas británicos. El tte. gral. Ritchie, comandante del 8.° Ejército, omite efectuar una acción coordinada contra la posición de la «Caldera» de Rommel (días 28-4 de junio), que es reforzada. Rommel arrolla la bolsa de la 150.ª Brig. a su retaguardia, casi aniquilando de paso la 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército (día 31).

Junio de 1942

Ataques contra la Caldera, por parte de la 22.ª Brig. Acor. desde el este y de la 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército desde el norte, rechazados con fuertes pérdidas; el contraataque enemigo irrumpe en las posiciones de la 10.ª Brig. india (día 5). Ritchie no consigue coordinar operaciones de socorro adecuadas para la bolsa de Franceses Libres en Bir Hakeim (días 6-10), pero los franceses rompen el cerco con éxito (día 10). Rommel reemprende su avance original hacia el NE, in-

Antes de la llegada del transporte Diamond-T, la recuperación de carros de combate «muertos» irremolcables era más difícil. Este A9 está siendo izado a un remolque ligero para ser llevado a retaguardia; la barra a franjas de la torre podría identificar un carro de combate de navegante.

fligiendo graves pérdidas de carros de combate a los británicos en acciones en torno al cruce de pistas de «Knightsbridge» (días 11-13). Ritchie ordena la retirada a Egipto y prepara Tobruk para un segundo asedio. Tobruk es asaltada y se rinde (día 20), con pérdida de la 2.ª Div. Surafricana, la 201.ª Brig. de Guardias, la 11.ª Brig. Inf. india y dos de los mejores regimientos del Real Cuerpo Acorazado, el 4.° y el 7.° RTR. La moral británica llega a su nivel más bajo; el 8.° Ejército continúa retirándose hasta Marsa Matruh, y Auchinleck toma personalmente el mando (días 21-25). Rommel, manteniendo la persecución de cerca con un puñado de carros de combate, penetra en la brecha entre el 10.° y el 13.° Cuerpos de Ejército británicos, provocando una retirada en desbandada desde Marsa Matruh hasta El Alamein (día 26). El 6.° y 8.° RTR destruyen 20 de los 30 carros de combate de la Div. italiana Littorio en Bir el Tamr, un revés significativo dados los efectivos totales del Eje de unos 50 carros de combate (día 30).

Julio de 1942

Inicio de la serie de enfrentamientos conocidos como «1.ª batalla de El Alamein»; la 1.ª Div. Acor. detiene el avance del DAK (día 1). 1.ª batalla de la cadena de Ruweisat (días 14-15): fuertes combates en Tel el Eisa; consolidada línea de El Alamein. 2.ª batalla de la cadena de Ruweisat (día 22), operación «Splendour»: la 23.ª Brig. Acor. pierde 93 de sus 104 carros de combate. Ambos bandos terminan la 1.ª batalla de El Alamein al límite de sus recursos.

Agosto de 1942

El gral. Sir Harold Alexander reemplaza a Auchinleck como Comandante Supremo en Oriente Medio (día 13); el tte. gral. Bernard Montgomery asume el mando del 8.° Ejército. Batalla de Alam Halfa (días 31-7 de septiembre): Rommel intenta repetir el movimiento que le había hecho ganar «Knightsbridge», pero su avance previsto es retardado por la 7.ª Div. Acor. y detenido por la 10.ª Div. Acor. (8.ª, 22.ª y 23.ª Brig. Acor.). El DAK se retira tras sus propias líneas.

Octubre de 1942

Empieza la 2.ª batalla de El Alamein, operación «Lightfoot» (día 23). Intento de ruptura de las 7.ª y 10.ª Div. Acor. detenido por las defensas del Eje (días 24-25). 1.ª Div. Acor., duros combates en ca-

dena Kidney (días 26-27). 23.ª Brig. Acor. continúa apoyando los ataques de «desmenuzamiento» en el sector septentrional (días 28-30). El 40.° RTR rechaza un contraataque sobre la 9.ª Div. australiana en «Thompson's Post» (día 31).

Noviembre de 1942

Operación «Supercharge»: la 7.ª Div. Acor. y la 2.ª NZ consiguen la ruptura (días 2-3); Rommel inicia la retirada. Las bajas del Eje totalizan aprox. 59.000 hombres, 500 carros de combate y 400 cañones; las bajas aprox. del 8.° Ejército, 13.000 hombres y 432 carros de combate inutilizados. Persecución demorada por la escasez de combustible y fuertes lluvias (días 5-7). (La operación «Torch» –los desembarcos angloamericanos del 1.er Ejército en el norte de África francés– tiene lugar el día 8. Llegan la 6.ª Div. Acor., con la 26.ª Brig. Acor., y la 21.ª y 25.ª Brig. de Carros de Combate). El 8.° Ejército entra en Bardía (día 11), Tobruk (día 13) y Bengazi (día 20).

Diciembre de 1942

Rommel se retira del «cuello de botella» de El Agheila (día 13); el 8.° Ejército llega a Sirte (día 21). Los problemas logísticos reducen el Ejército al 30.° Cuerpo de Ejército durante el avance por Tripolitania: la 7.ª Div. Acor., la 2.ª Div. NZ y la 51.° Div. de Highlands, con la 23.ª Brig. Acor.

Enero de 1943

El 8.° Ejército penetra la posición del Eje en Buerat (día 16); ocupa Homs (día 19); entra en Trípoli (día 23).

Febrero de 1943

El día 4, el 8.° Ejército alcanza la frontera de Túnez.

* * *

Parece lógico poner punto final aquí, ya que el carácter y, hasta cierto punto, las unidades y carros de combate implicados en la campaña tunecina son tan distintos del período «clásico» del desierto, que requieren un libro aparte.

LA GUERRA DEL DESIERTO

Para muchos británicos, especialmente los de más edad, la campaña del norte de África tiene un atractivo nostálgico, y desde luego un hechizo que no se ha asociado nunca con la lucha en Italia, noroeste de Europa o Birmania. Los motivos son en gran parte emocionales, pero totalmente comprensibles, ya que durante tres años constituyó el único contacto duradero entre los ejércitos británico y de la Commonwealth, enfrentados a las potencias del Eje. Además, hay una larga tradición británica de guerras libradas con éxito en las áreas más remotas del globo, sin importar los contratiempos que pudiesen surgir por el camino, pero ésta iba acompañada de una justificada confianza nacional en la victoria final.

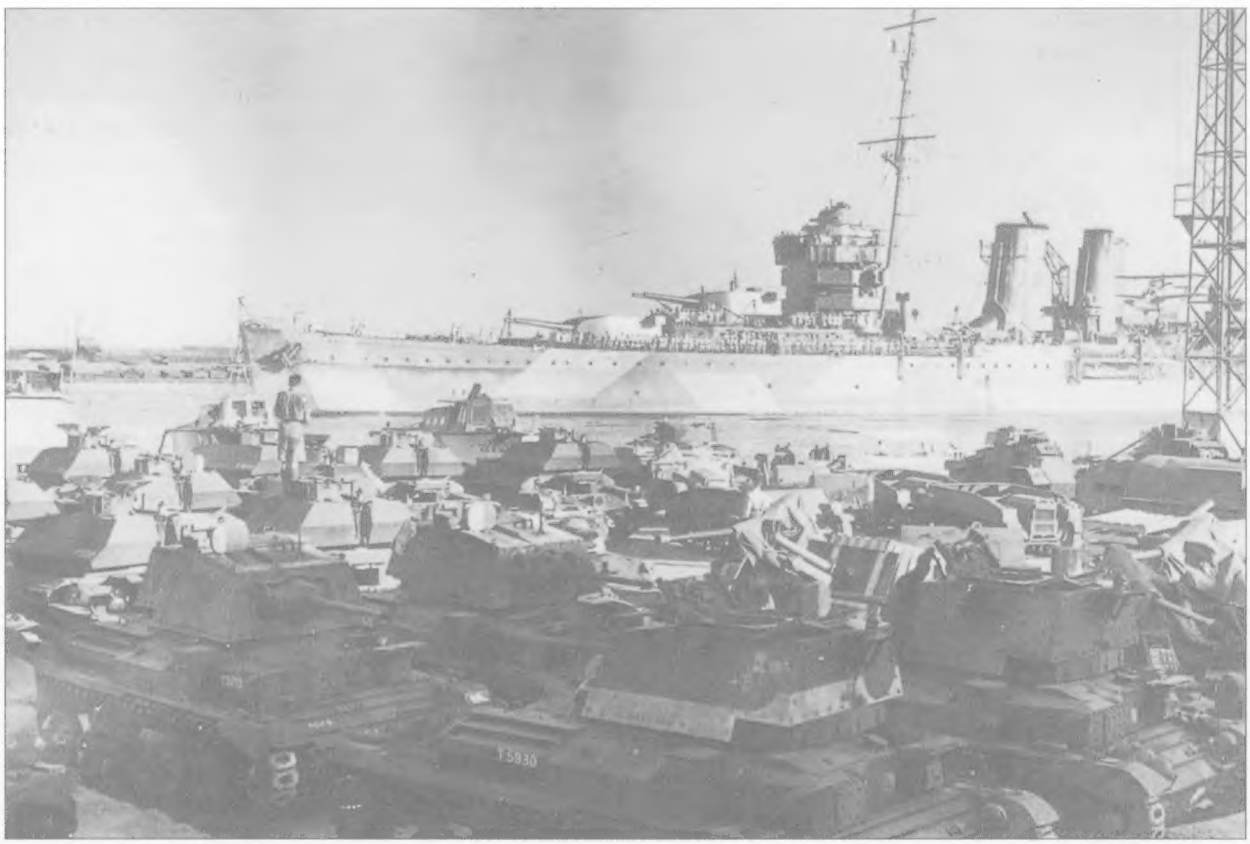
Este A9 parece ser que fue utilizado por el 63.° Bón. de Carros de Combate italiano en 1940. Podría ser el T.3536 del Esc. «A», 1.° RTR, abandonado el 14 de septiembre de 1940 cuando sus orugas quedaron destruidas por fuego de artillería, y retirado por fuerzas italianas. Posteriormente, el Servicio de Información indicó que los italianos estaban haciendo uso de un carro de combate de crucero para introducirse en los campamentos nocturnos con engaño; en fecha tan tardía como julio de 1942, se informaba que la Plana Mayor del 2.° Bón., 27.° Reg. Inf., Div. *Pavia* tenía en su dotación un carro de combate y un automóvil blindado británicos. Si los dos eran o no el mismo carro está, naturalmente, abierto a conjeturas; pero los italianos no estuvieron en condiciones de capturar muchos carros de combate británicos. (Foto: Martin Windrow.)

A medida que han pasado los años, se han multiplicado también las generalizaciones sobre la campaña, y aunque tales generalizaciones pueden contener un núcleo de verdad, precisan una revisión. La más oída, entre los detractores, es la queja de que Gran Bretaña se vio obligada a desplegar un elevado porcentaje de sus efectivos disponibles en la zona, mientras que Alemania empleó sólo unas cuantas divisiones. Esto no tiene en cuenta el hecho de que el Comandante Supremo en Oriente Medio tenía que organizar simultáneamente operaciones

sobre una vasta área que incluía Persia, Irak, Siria, Eritrea, Etiopía y Somalia, y que, en dos ocasiones, cuando la victoria parecía estar al alcance de su mano, se vio obligado a enviar refuerzos muy considerables a otros teatros. Así, habiendo derrotado completamente al ejército italiano en Beda Fomm en febrero de 1941, se requirió inmediatamente a Wavell que enviase tropas a Grecia; en diciembre del mismo año, con Rommel todavía retirándose del campo de batalla tras la operación «Crusader», se ordenó a Auchinleck que se despojase de algunas de sus mejores formaciones y las enviase a contrarrestar la ofensiva japonesa en Extremo Oriente. Este punto de vista no contempla que, además de comprometer la mayor parte de sus efectivos en Italia, ésta quedó prácticamente fuera de la alianza del Eje, y tampoco el hecho de que si Alemania hubiese empleado *más* tropas de calidad, y sobre todo si las hubiese tenido adecuadamente abastecidas, podría haber obtenido un mejor resultado; en definitiva, el OKW prefirió un enfrentamiento limitado, que inmovilizara a numerosas divisiones británicas en defensa de las vitales áreas petrolíferas de Oriente Medio, y que de otro modo hubieran podido regresar al continente europeo.

Muchos, asimismo, mantienen la atractiva, pero simplista, opinión de que un avance inmediato sobre Trípoli después de la victoria de Beda Fomm habría dado fin a la campaña a principios de 1941. Wavell había destruido el ejército de campaña italiano y convertido Cirenaica en una zona «colchón»; a la vista de las órdenes urgentes de reforzar Grecia, Trípoli era irrelevante. Aunque el gral. O'Connor creía que los suministros capturados le habrían permitido llegar a Trípoli, en aquel momento no parecía haber razón alguna para tal marcha. Pocos hubiesen podido prever las consecuencias del audaz primer ataque de tanteo de Rommel, califica-

Algunos vehículos acorazados fueron enviados a Oriente Medio con el acabado para el Reino Unido, con radios, motores y filtros sin modificar y necesitando ser tropicalizados. Aquí, el HMS *York* aparece detrás de los A10 y A13 del 2.° RTR, recién desembarcados en octubre de 1940, todavía con distintivos de la 3.ª Brig. Acor., con el número de serie de movilización «0046» de la BEF. El 2.° RTR y el 3.° de Húsares se enviaron a toda prisa para reforzar la 7.ª Div. Acor. en la operación «Compass».



do por Halder, jefe del Estado Mayor General alemán como la acción de un «lunático peligroso».

Aunque el Ejército británico había adquirido, con el paso de los años, tanta experiencia en el desierto como el que más, subsistía el hecho de que en 1940 nadie había librado una campaña totalmente mecanizada en el desierto, y pocos sabían qué podían esperar. Que los británicos estuviesen de entrada mejor preparados que los italianos es un tributo a los duros ejercicios instaurados por el gral. de div. Percy Hobart, comandante en 1939 de la División Móvil Egipto, más tarde 7.ª División Acorazada. Cuando los italianos se mecanizaron más, también aprendieron a operar en el desierto; los alemanes se adaptaron al mismo con mucha rapidez. Aparte de unidades especiales como el Grupo de Largo Alcance del Desierto, en último término no había mucha diferencia en la habilidad de los distintos ejércitos en el desierto. Existía, sin embargo, una deficiencia importante en la filosofía británica, que aquejó a la conducción de las operaciones acorazadas durante todo un año.

En su obra *Tobruk*, el mariscal de campo Lord Carver analiza las desastrosas derrotas en las batallas de Gazala/Knightsbridge y menciona, entre otras, la influencia indirecta de Lawrence de Arabia. Considerado en los años de entreguerras como la fuente de toda la sabiduría sobre el desierto, y específicamente respaldado en 1935 incluso por Liddell Hart, los escritos de Lawrence destacaban la analogía entre la guerra en el desierto y la guerra naval. Movilidad, independencia de las bases, ignorancia de direcciones fijas y áreas estratégicas, fluidez, dispersión, confusión del enemigo, éstos eran los temas desarrollados por Lawrence, el «irregular» supremo. Pero los ejércitos del desierto de la Segunda Guerra Mundial estaban organizados y entrenados según líneas estrictamente regulares, y la filosofía de la virtualmente autosuficiente incursión de camellos les servía de poco. El Deutsches Afrika Korps (DAK) no practicaba la dispersión y, aunque en ocasiones sufrió por la consecuente vulnerabilidad a los ataques aéreos, su concentración lo convirtió con mucha frecuencia en el contendiente más fuerte en el punto de contacto. Los comandantes británicos, que formaban sus juicios a la luz de precedentes históricos, encontraron en Allenby una fuente más provechosa que en Lawrence.

Otras dos generalizaciones eran que la guerra en el desierto era «el paraíso del táctico y el infierno del intendente». La primera es sólo parcialmente válida. Aunque había áreas de terreno duro y nivelado, el desierto contenía también una amplia variedad de terrenos que limitaban la libertad de las fuerzas mecanizadas: traicioneras marismas, profundos *uadis*, peñascales, dunas movedizas y antiguos acantilados marinos que formaban riscos. Algunas áreas eran de importancia vital: El Alamein, donde la depresión de Qattara y la costa reducía el frente disponible a 65 km; el paso de Halfaya y Sollum, que proporcionaban el modo de subir a los riscos desde la llanura costera; el puerto de aguas profundas de Tobruk, cuya posesión aliviaba la logística del bando correspondiente. Fue en dichas áreas donde tuvieron lugar la mayor parte de los combates decisivos. El saliente de Bengazi era especialmente importante; la posesión británica de sus aeródromos permitía que los convoyes cruzasen los estrechos mediterráneos hasta Malta, pero el saliente era muy vulnerable al flanqueo por la ruta campo traviesa de Agedabia-Msus-Mechili, y era en sí mismo insostenible.

En cuanto a que el desierto era el infierno del intendente, esta afirmación puede que se quede corta. La supervivencia de los ejércitos mecanizados

El silencio de la radio era una frecuente necesidad táctica; aquí, un comandante de sección comunica por gestos la señal «Adelante». Obsérvese la plataforma de la brújula solar a la derecha.

A13 Mk II fotografiados en agosto de 1941. Se ven distintos modelos de mantelete, un casco empleado como tapa del faro (derecha) y un pequeño distintivo de escuadrón en el frente de la torre (centro), indicando posiblemente la 2.ª Div. Acor., que autorizaba esta práctica.

dependía totalmente de un enorme consumo de agua y combustible. Al lanzar su indecisa invasión de Egipto en 1940, con un ejército esencialmente compuesto de infantería *a pie*, Graziani predijo que una derrota en el desierto se convertiría rápidamente en un desastre; y así fue: batidos en Sidi Barrani, decenas de millares de italianos se rindieron antes que afrontar los horrores de una retirada sin agua.

La logística era aun más importante, si cabe, en el desierto que en otros teatros de la guerra. Cada bando actuaba desde bases distantes, y dado que el combustible es una carga que se autoconsume, cuanto más se avanzaba, menos llegaba del mismo. Los ejércitos victoriosos veían interrumpidos sus avances tanto por dificultades de suministro como por la acción enemiga; inversamente, cuanto más se retiraba un ejército hacia su fuente de suministros, más tropas podía mantener en campaña. Después de El Alamein, Montgomery sólo pudo perseguir al enemigo con una pequeña parte de las fuerzas que habían librado la batalla, y esto sólo despojando de sus transportes a las formaciones que se quedaban atrás. Tras la caída de Tobruk, Rommel pudo avanzar en profundidad en Egipto gracias a los suministros y los transportes capturados.

La falta de combustible acosaba a los comandantes de fuerzas acorazadas de ambos bandos. El hundimiento por parte de la Royal Navy, la noche del 8-9 de noviembre de 1941, de un vital convoy de suministros del Eje obligó a Rommel a abandonar un gran ataque a Tobruk, y restringió seriamente su manejo de las últimas etapas de los combates de «Crusader». Posteriores interferencias navales y aéreas dejaron a sus carros de combate tan escasos de combustible en El Alamein, que se esforzó por evitar una batalla móvil que llevaría inevitablemente a la destrucción del DAK. Viendo esto, Montgomery se embarcó en una ofensiva de «desmenuzamiento», atacando primero en un lugar y luego en otro, obligando a los Panzer de la fuerza de contraataque de Rommel a quemar un combustible precioso trasladándose de un lado a otro del frente.

La causa de la escasez británica de combustible fue más insidiosa que dramática. En contraste con los robustos bidones alemanes, el combustible británico se transportaba en latas apropiadamente apodadas *flimsies* (canijas). Sensibles no sólo a los malos tratos, sino también al traqueteo de los camiones, se reventaban con frecuencia por las juntas y derramaban su contenido en la arena. Ulteriormente fueron sustituidas por una copia directa del bidón alemán.

Las actitudes de los combatientes han llevado a calificar la campaña como «la última guerra entre caballeros», y al principio no era rara una cierta cortesía profesional *fin de siècle*. Inicialmente se consi-

deraba incorrecto disparar sobre un tripulante que escapaba de un carro de combate alcanzado, pero no pasó mucho tiempo hasta que ambos bandos se diesen cuenta de que los hombres entrenados eran más difíciles de sustituir que los carros de combate. Hubo casos aislados, de los que ninguno de los ejércitos tuvo ningún motivo para sentirse orgulloso, pero por lo general, una vez enfriado el calor de la batalla, cada bando trató a los prisioneros muy decentemente. No se querían, pero existía un respeto mutuo entre hombres capaces de soportar las duras exigencias de la lucha en el desierto.

Porque el desierto era cruel e imparcial. En el calor abrasador de mediodía era imposible tocar el metal de un carro; en las gélidas noches, un hombre podía estremecerse, sin dormir, aunque se pusiese encima todo lo que tenía. Había tormentas de arena que podían durar días. Con una administración cuidadosa, un hombre podía ahorrar lo suficiente de su ración de agua para lavarse y afeitarse sumariamente; no obstante, al cabo de unos días en campaña, se podía reconocer a un compañero en la oscuridad por su olor. El desierto distaba de ser estéril. A pesar de estrictas normas de higiene, los desechos humanos de grandes ejércitos atraían inevitablemente a millones de moscas, que se concentraban desesperantemente en las áreas de acantonamiento, esparciendo su suciedad, hasta que el movimiento o el *kamsín* (viento del sur que sopla en Egipto a intervalos regulares [N.delT.]) traía un alivio momentáneo. La mayoría de hombres padecían llagas del desierto; los inevitables pequeños cortes y desolladuras eran invadidos por la suciedad y las moscas, y cicatrizaban dolorosa y lentamente.

El obligado celibato era también una prueba. En climas más hospitalarios, el Ejército británico, tradicionalmente puritano, prescribía duchas frías y deporte saludable como panacea para los pensamientos desordenados. En el desierto tales remedios eran im-

Nítida imagen de un A13 del 2.° RTR poco después de su llegada a Egipto, con mimetizado de bordes rectos «Caunter» y banderolas de identificación.

practicables; en consecuencia, las formaciones que regresaban al Delta o al Cairo para descansar tendían a buscar con ahínco a las mujeres profesionales de Egipto. Los ejércitos del Eje, de mentalidad más abierta, mantenían burdeles de campaña. De hecho, uno de estos establecimientos consiguió demorar el avance del 8.º Ejército sobre Trípoli. Cuando avanzaba a toda marcha por la costa, el 40.º RTR se topó con su personal esperando airadamente en el borde de la carretera, ya que los últimos clientes se habían apropiado de sus transportes para posibilitar la propia huida. Mientras el regimiento se detenía a consolar a las pobres mujeres, el Mando recorría con estruendo la columna para interrumpir la fiesta: el encuentro no era, en su opinión, de una importancia que justificase un alto temporal en la campaña norteafricana.

Al final son las experiencias compartidas y la camaradería lo que se recuerda. El 8.º Ejército tenía una personalidad propia, y su estilo y vigor se reflejaban en sus vehículos, su vestimenta e incluso en su forma de hablar. Los que sirvieron en él se enorgullecen justificadamente de ello.

LOS CARROS DE COMBATE

Durante los años anteriores a la guerra, se había creído que el Real Cuerpo Acorazado[1] precisaría de tres clases de carros de combate: ligeros, para mantenimiento del orden en el Imperio, reconocimiento y para equipar los regimientos de caballería divisionaria de las divisiones de infantería; de crucero, como equipo principal de las divisiones acorazadas; de infantería, fuertemente blindados para apoyar los asaltos de infantería contra posiciones fortificadas. En 1939, los tres llevaban algún tiempo desarrollándose, aunque los carros de combate de infantería no estaban presentes en Egipto al estallar la guerra con Italia en 1940.

Carros de combate ligeros

Motor: Mk II y III, Rolls-Royce de 66 hp; modelos posteriores, Meadows de 88 hp. **Protección:** máx., 14 mm. **Armamento:** 1 ametralladora de 7,7 o de 12,7 mm (Mk II-IV), 1 de 7,7 y una de 12,7 mm (V, VI), 1 de 7,92 y una de 15 mm (VIC). **Tripulación:** jefe de carro/tirador y conductor (Mk II-IV); jefe de carro, tirador y conductor (V, VI). **Velocidad máx.:** 56 km/h.

Muy rápidos, pero tan débilmente blindados que eran vulnerables a los proyectiles perforantes de armas portátiles e incluso a los impactos cercanos de proyectiles rompedores de obuses, los Mk II-VI sirvieron en el desierto. Los carros de combate ligeros llevaban a cabo su cometido de reconocimiento adecuadamente, mostrándose en su mejor papel en la destrucción de convoyes de suministros; aunque capaces de derrotar a los pésimos CV-33 italianos –poco más que transportes de ametralladoras sobre orugas– no había ningún otro lugar para ellos en la lucha de carros de combate. Los oficiales de RTR insinuaban con malicia que sus colegas de Caballería se encontraban como en casa en este vehículo, a causa de su movimiento indiscutiblemente equino; si se conducían a demasiada velocidad, sufrían «inversión de dirección», un fenómeno intimidante y que se explica por sí mismo. Sirvieron en cantidades decrecientes hasta finales de 1941.

Carros de combate de crucero

Mk I (A9)

Motor: AEC de 150 hp. **Protec.:** máx., 14 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras, 1 ametralladora coaxial de 7,7 mm, refrigerada por agua; 2 de 7,7 mm en torres secundarias delanteras. **Tripul.:** jefe de carro, cargador/operador de radio, tirador, conductor y 2 ametralladores de casco si se ocupaban las torres delanteras. **Peso:** 12 t. **Veloc. máx.:** 40 km/h.

Clasificado originalmente como carro de combate medio para sustituir al Vickers medio, el A9 empleaba la suspensión Vickers «de movimiento lento». La escasez de tripulantes hacía que a menudo las torres secundarias se utilizasen sólo como espacio de almacenaje. 125 vehículos construidos. El último A9 en entrar en acción combatió en la operación «Crusader».

Mk II (A10)

Motor y susp.: como el A9. **Protec.:** máx., 30 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras; 1 ametralladora coaxial de 7,7 mm, refrigerada por agua; Mk IIA, ametralladora coaxial cambiada por una Besa de 7,92 mm refrigerada por aire, más una segunda

1 Creado poco antes de la guerra, el RAC incorporaba la Caballería y los RTR (Real Regimiento de Carros de Combate). Antes de empezar aquélla, cada uno consideraba al otro como una amenaza para su existencia; la hostilidad mutua de 1939 desapareció con la experiencia compartida del combate, aunque se conservaron tradiciones independientes.

En el interior de Tobruk, septiembre de 1941; una tripulación de A9 del 1.° RTR se deshace de la red mimética y se prepara para la acción. Las torres delanteras estaban a menudo sin ocupar, a causa de la escasez de recursos humanos; la desesperada necesidad de armas antiaéreas en el perímetro de Tobruk hizo quitar como mínimo una ametralladora a cada carro de combate con este propósito.

Besa en el frente del casco. **Tripul.:** JC, C/OR, T, C, más AC en Mk IIA. **Peso:** 13,75 t. **Veloc. máx.:** 24 km/h.

Proyectado como versión de carro de combate de infantería del A9, eliminándose las torres secundarias y con blindaje frontal de 30 mm; 175 ejemplares construidos, retirándose el último del servicio a finales de 1941. Aunque clasificado como crucero pesado, era demasiado lento para este cometido, y en 1940 su blindaje era demasiado delgado para permitir un apoyo efectivo a la infantería; así, el A10 quedó desafortunadamente entre una cosa y otra. Unos cuantos fueron convertidos a carros de combate de apoyo cercano, sustituyendo el cañón de 2 libras por un obús de 94 mm.

A partir del Mk III, los carros de combate de crucero británicos adoptaron la suspensión Christie, comprobada con éxito en los tipos BT, durante las maniobras soviéticas de 1936. El Mk III, aparte del motor Nuffield Liberty y la suspensión Christie, era muy parecido al A10; no sirvió en el desierto, pero condujo directamente al A13, que sí lo hizo. Éste último tenía los lados de la torre abruptamente angulosos y reba-

Mk IV (A13)
Motor: Nuffield Liberty de 340 hp. **Protec.:** máx., 30 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras, 1 ametralladora coaxial de 7,7 mm, refrigerada por agua; Mk IVA, ametralladora coaxial cambiada por una Besa de 7,92 mm refrigerada por aire. **Tripul.:** JC, C/OR, T, C. **Peso:** 14,75 t. **Veloc. máx.:** 48 km/h.

Crusader I, T.43744, fotografiado en un campamento base en Egipto. (Foto: RAC Tank Museum.)

Orden de batalla de las fuerzas acorazadas británicas
Segunda batalla de El Alamein
23 de octubre de 1942

Tropas de Ejército

Esc. de Protección del Cuartel General del 8.° Ejército ..... 7 Grant más automóviles blindados

1.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército ..... 12 Matilda Scorpion tripulados por 42.° y 44.° RTR

74.ª Brig. Acorazada de la Fuerza «A», formando la «Fuerza de Disolución» 39.°, 118.° y 124.° RTR ..... Carros de combate falsos

10.° Cuerpo de Ejército
(Tte. gral. Herbert Lumsden)

CG del Cuerpo de Ejército — 2 Crusader de 2 libras

1.ª División Acorazada
(Gral. div. Raymond Briggs)

CG Divisionario ..... 8 Crusader de 2 libras
12.° Lanceros ..... Automóviles blindados
«Kingforce» ..... 6 Churchill Mk III de 6 libras

2.ª Brig. Acorazada
Queen's Bays, 9.° Lanceros, 10.° Husares ..... 1 Grant, 92 Sherman, 38 Crusader de 2 libras, 29 Crusader de 6 libras

10.ª División Acorazada
(Gral. div. A.H. Gatehouse)

CG Divisionario ..... 7 Crusader de 2 libras
Reales Dragones — Automóviles blindados

8.ª Brig. Acorazada
3.° Royal Tank Regiment, Sherwood Foresters Yeomanry, Staffordshire Yeomanry ..... 57 Grant, 31 Sherman, 33 Crusader de 2 libras, 12 Crusader de 6 libras

24.ª Brig. Acorazada
41.° RTR, 45.° RTR, 47.° RTR ..... 2 Grant, 93 Sherman, 28 Crusader de 2 libras, 17 Crusader de 6 libras

13.° Cuerpo de Ejército
(Tte. gral. B.G. Horrocks)

7.ª División Acorazada
(Gral. div. A.F. Harding)

CG Divisionario ..... 7 Crusader de 2 libras

Reg. Caballería Real, 11.° Húsares, 2.° Derbyshire Yeomanry ..... Automóviles blindados

jados, proporcionando un cierto grado de protección de blindaje espaciado; se construyeron unos 335, retirándose el último después de la operación «Crusader», siendo enviados a Chipre a equipar unidades de la «Fuerza Crusader», de defensa de la isla, pertenecientes al 25.° Cuerpo de Ejército.

Mk V Covenanter

Motor: Meadows de 300 hp. **Protec.:** máx., 40 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras, 1 ametralladora coaxial Besa de 7,92 mm. **Tripul.:** JC, C/OR, T, C. **Peso:** 18 t. **Veloc. máx.:** 50 km/h.

Más de 1.700 construidos, pero sólo un puñado fueron a Oriente Medio, probablemente limitados a entrenamiento; fotos de ejemplares en áreas de vanguardia pueden indicar posiblemente cierto empleo en acción, cuando los órdenes de batalla los incluían junto con los similares Crusader de 2 libras. El sistema de refrigeración del motor daba problemas en este teatro. Desarrollo lógico del A13, el Covenanter tenía una torre más estilizada, gracias al mejor uso de las planchas en ángulo.

Mk VI Crusader (A15)

Motor: Nuffield Liberty de 340 hp. **Protec.:** máx., 40 mm (Mk I), 49 mm (Mk II), 51 mm (Mk III). **Arm.:** 1 cañón de 2 libras, 1 ametralladora coaxial Besa de 7,92 mm, 1 Besa de 7,92 mm en torre secundaria (Mk I y parte de prod. de Mk II); 1 cañón de 6 libras, 1 ametralladora coaxial Besa (Mk III). **Tripul.:** JC, C/OR, T, C, más AC si se ocupaba la torre secundaria. **Peso:** 19 t (Mk I y II), 19,75 t (Mk III). **Veloc. máx.:** 43 km/h.

Sus cinco grandes ruedas de rodadura y la elegante torre angulosa hacían del Crusader uno de los proyectos de carros de combate más estéticamente satisfactorios jamás construidos. Originalmente concebido como carro de combate de crucero pesado, de hecho una proyección del A13/Covenanter, su velocidad lo convertía en un blanco muy difícil, y la suspensión Christie le permitía ir rápido tanto en el desierto como en carreteras pavimentadas. Finalmente se hizo popular entre las tripulaciones, pero al principio era un nido de problemas; el filtro de aire original era insuficiente para el desier-

4.ª Brig. Acorazada Ligera
4.°/8.° Húsares, Royal Scots Greys ..... 14 Grant, 67 Stuart

22.ª Brig. Acorazada
1.° Royal Tank Regiment, 5.° Royal Tank Regiment, 4.° County of London Yeomanry ..... 57 Grant, 19 Stuart, 42 Crusader de 2 libras, 8 Crusader de 6 libras

30.° Cuerpo de Ejército
(Tte. gral. Oliver Leese)

9.ª Brig. Acorazada
3.° Húsares del Rey, Royal Wiltshire Yeomanry, Warwickshire Yeomanry ..... 37 Grant, 36 Sherman, 37 Crusader de 2 libras, 12 Crusader de 6 libras

23.ª Brig. Acorazada
8.° RTR, 40.° RTR, 46.° RTR, 50.° RTR ..... 194 Valentine de 2 libras

2.ª Div. neozelandesa
Reg. Caballería divisionaria ..... 29 Stuart

9.ª Div. australiana
Reg. Caballería divisionaria ..... 15 Crusader de 2 libras, 4 Stuart

Por consiguiente, excluyendo los Scorpion, los efectivos en carros de combate con cañón del 8.° Ejército totalizaban 1.035, con otros 200 de diversos tipos como reserva inmediata, y unos 1.000 más en reparación o modificación en los talleres y «llegando a chorros».
Menos del 10 % de los Crusader de 2 libras eran modelos de apoyo cercano.

La artillería autopropulsada estaba también presente en forma del nuevo obús autopropulsado norteamericano M7 Priest de 105 mm y del Bishop de 25 libras británico, basado en el bastidor del Valentine, sirviendo ambos en los regimientos de Real Artillería pertenecientes a las formaciones acorazadas.

En el 30.° Cuerpo de Ejército, con predominio de la Infantería, la 9.ª Brig. Acorazada estaba bajo el mando de la 2.ª Div. neozelandesa; la 23.ª Brig. Acorazada, al mando del gral. brig. G.W. Richards, era la formación de carros de combate de infantería del Cuerpo de Ejército, interviniendo en la batalla bajo el mando de la 1.ª Div. sudafricana, 2.ª neozelandesa, 9.ª australiana y 51.ª Highland.

to y pronto se obstruía, la transmisión del ventilador se rompía con frecuencia y el cambio de marchas era poco fiable. En un momento dado, se perdían más Crusader por avería que por acción enemiga, aunque el insuficiente blindaje tampoco resistía los cañones contracarro del DAK. Se construyeron 5.300 Crusader; sus primeras acciones en el desierto las libró el 6.° RTR en junio de 1941 durante la operación «Battleaxe», sirviendo en adelante durante toda la campaña, y declinando su importancia con la llegada de los carros medios norteamericanos. Un cierto número fueron convertidos a carros de combate de apoyo cercano, instalando un obús de 76,2 mm.

Carros de combate de infantería

Mk II Matilda (A12)

Motor: dos diesel AEC de 174 hp en total. **Protec.:** máx., 78 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras, 1 ametralladora coaxial Besa de 7,92 mm; obús de 76,2 mm en versión de apoyo cercano. **Tripul.:** JC, C/OR, T, C. **Peso:** 26,5 t. **Veloc. máx.:** 24 km/h.

El armamento del Matilda era convencional y, dado su cometido de infantería, su velocidad era muy reducida; pero su blindaje frontal de 78 mm lo hacía impenetrable a las armas italianas y a las iniciales del DAK, ganándose durante la operación «Compass» y sus secuelas el título de «Reina del campo de batalla» en manos del 7.° RTR. El DAK solicitó urgentemente equipos Panzerjäger para afrontar la amenaza. Su dominio concluyó con la aparición del cañón alemán de doble cometido de 88 mm, durante la operación «Battleaxe», pero siguió siendo un adversario formidable durante un año más, y fue en gran parte responsable de la liberación de Tobruk. Sin embargo, los embragues de dirección se desgastaban rápidamente y el anillo de la torre era susceptible de atascarse por esquirlas de proyectiles. Habiendo sufrido graves pérdidas en las batallas de Gazala/Knightsbridge, el Matilda terminó su servicio en el desierto convertido en el vehículo desminador Scorpion durante el Segundo Alamein.

Mk III Valentine

Motor: AEC de gasolina de 135 hp (Mk I); posteriormente, AEC diesel de 131 hp o GMC diesel de 138 hp. **Protec.:** máx., 65 mm. **Arm.:** 1 cañón de 2 libras (Mk I-VII); 1 ametralladora coaxial Besa de 7,92 mm (Mk I-V); 1 ametralladora coaxial Browning de 7,92 mm (Mk VI-VII, de construcción canadiense y enviados casi todos a la URSS); 1 cañón de 6 libras sin ametralladora coaxial (Mk VIII-IX). **Tripul.:** JC/C, T/OR, C (Mk III, V); JC, C/OR, T, C. **Peso:** 16-17 t. **Veloc. máx.:** 24 km/h.

Esta iniciativa privada de Vickers Armstrong Ltd. fue aceptada como complemento de producción masiva del Matilda en 1939; se construyeron más de 8.000, representando el 25 % de toda la producción británica de carros de combate, y después de actuar en el norte de África muchos fueron convertidos a diversos cometidos especiales. Empleaba la suspensión de «movimiento lento», ya probada en el A9 y A10; era proverbial su fiabilidad: cuando el 40.° RTR llegó a Túnez, algunos de sus carros de combate eran plenamente operativos después de 4.800 km en funcionamiento. La torre biplaza era una desventaja, corregida mediante una atestada redistribución interna en los Mk III y V. Aunque el armamento era tan insuficiente como en todos los demás carros británicos de la época, el diminuto tamaño del Valentine –2,27 m de altura– le permitía conseguir una buena posición con el casco oculto en cualquier pliegue del terreno. El Valentine entró en acción por primera vez con el 8.° RTR en la operación «Crusader», combatiendo posteriormente durante toda la campaña; unos pocos modelos armados con el 6 libras llegaron a tiempo para la campaña tunecina.

Crusader II de Plana Mayor, Esc.«C», 6.° RTR, antes de la operación «Crusader». Nombres que empezaban con la letra «F» adornaban muchos de los carros de combate del batallón, bajo el distintivo de escuadrón, por ejemplo, *Ferocious*. La red y las ropas de vivaque del carro están atadas al frente y detrás. Una banderola de tela de comandante de escuadrón ondea por encima de las banderolas de identificación de lata, un sucedáneo corriente de las de tela, que pronto quedaban en jirones. (Foto: RAC Tank Museum.)

Mk IV Churchill (A22)

Motor: Bedford de 350 hp. **Protec.:** máx., 102 mm. **Arm.:** 1 cañón de 6 libras, 1 ametralladora coaxial Besa de 7,92 mm, 1 ametralladora Besa en el frente del casco. **Tripul.:** JC, C/OR, T, C, AC. **Peso:** 39 t. **Veloc. máx.:** 20 km/h.

Estos datos corresponden al Churchill Mk III, de los que seis combatieron bajo el mando directo

Noviembre de 1941; un Matilda con protección adicional de sacos de arena, y posiblemente llevando la bandera azul de comandante de batallón, con número blanco del 4.º RTR, debajo de las dos banderolas superiores azules, ordenadas como identificación de la 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército para «Crusader».

del CG de la 1.ª Div. Acorazada, en una unidad experimental, «Kingforce», en el Segundo Alamein.

Carros de combate norteamericanos

Carro de combate ligero M3 Stuart

La fiabilidad mecánica del Stuart y su negativa a perder orugas por grande que fuese la provocación, junto con una velocidad máxima de 58 km/h le valieron el efusivo apodo de *Honey* (encanto). Con un blindaje frontal de 37 mm, un cañón de 37 mm y un peso de 13,5 t, tenía más en común con los carros de combate de crucero británicos que con los ligeros; su primera batalla de importancia en el desierto fue en «Crusader», cuando equipó tres regimientos de la 4.ª Brigada Acorazada (8.º de Reales Húsares Irlandeses del Rey, 3.º y 5.º RTR). Sirvió durante el resto de la campaña, limitado generalmente a escuadrones ligeros regimentales y tropas de reconocimiento.

Carro de combate medio M3 Lee/Grant

El armamento principal de 75 mm montado en barbeta, el motor de 340-375 hp y el blindaje de 65 mm de estos carros de combate, le dieron al 8.º Ejército la posibilidad de enfrentarse por fin a los Panzer del DAK en términos parecidos a la igualdad, pero su errónea configuración les impedía disparar con el casco oculto. Por primera vez en acción en las batallas de Gazala/Knightsbridge, en la 4.ª Brigada Acorazada, la serie M3 continuó siendo el carro de combate del 8.º Ejército en el Primer Alamein y Alam Halfa; combatió también en el Segundo Alamein, aunque para entonces el Sherman había empezado a eclipsar su importancia; unos pocos consiguieron llegar a Túnez.

Carro de combate medio M4 Sherman

Pilar de las divisiones acorazadas británicas del Segundo Alamein en adelante. Con 30 t de peso, 76 mm de blindaje frontal y un cañón de 75 mm montado en una torre convencional, el Sherman puso al 8.º Ejército casi en pie de igualdad con el DAK. Su presencia en cantidad en el Segundo Alamein se debió en parte a la característica total generosidad del Presidente Roosevelt, al despojar de los mismos a su propia e incompleta 1.ª División Acorazada para reponer parte del primer envío al norte de África que se había perdido en el mar. El M4A1 (Sherman II), con casco de fundición, era el tipo más corriente en el 8.º Ejército, pero el M4 y M4A2 (Sherman I y III respectivamente, el último con motor diesel), de casco de soldadura, fueron asimismo utilizados.

Armamento

El único cañón de carro de combate que sirvió durante toda la campaña fue el de 2 libras, un arma ade-

El 7.° RTR reposta, se abastece de munición y repara daños menores en un «Punto de Reunión Avanzado» durante las operaciones de Sidi Barrani de diciembre de 1940; la rotura de una oruga (derecha) ha sido causada por una mina.

cuada durante el primer año de guerra, pero sólo aceptable en el segundo y decididamente superado en el tercero. Habría sido sustituido por el 6 libras mucho antes, si la BEF (Fuerza Expedicionaria Británica) no hubiese perdido tanto equipo en Dunkerque, y por el miedo a la subsiguiente invasión, que no dejó tiempo a las factorías para cambiar sus líneas de producción. Cuando el 6 libras entró en servicio, aún podía medirse con el L/42 de 50 mm alemán, pero pronto fue superado por el L/60 de 50 mm. El cañón de 75 mm norteamericano dio una superioridad transitoria en armamento, aunque ésta pronto desapareció cuando los alemanes empezaron a equipar sus PzKpfw IV con el cañón L/48 de 75 mm. Afortunadamente, estos vehículos no fueron nunca lo bastante numerosos para afectar a la situación global, y el Tiger, armado con un cañón de 88 mm, sólo se encontró en pequeño número en Túnez.

En este período el 2 libras y el 6 libras sólo disparaban munición perforante y no podían responder eficazmente a los cañones contracarro, que generalmente tenían mayor alcance. Por este motivo se desarrolló el carro de combate de apoyo cercano, armado con un obús de 76,2 mm, que disparaba un proyectil de fragmentación, operando uno o dos carros de este tipo bajo el control de la plana mayor del escuadrón. Esto era una solución menos satisfactoria al problema que la practicada por la Panzerwaffe que, hasta 1942, mantuvo toda una compañía de PzKpfw IV con obús L/24 de 75 mm como parte de la dotación de cada batallón Panzer. El cañón norteamericano de 75 mm, que disparaba tanto munición perforante como de fragmentación, colocó a los británicos en una situación mucho mejor cuando se enfrentaban a una barrera de cañones contracarro.

Sin embargo, la incómoda sensación de ser superado en armamento perseguiría al Real Cuerpo Acorazado durante toda la campaña y más allá, así como el hecho de que los alemanes eran mucho más rápidos instalando cañones mayores en sus carros de combate, espoleados por sus experiencias en el frente oriental. El equipo óptico alemán, incluidos los visores, era asimismo superior al británico y al norteamericano. Sin embargo, un alto porcentaje de pérdidas británicas eran causadas por Panzerjäger y cañones contracarro, más que por enfrentamientos entre carros de combate, y aunque muchas de ellas se atribuyeron al temido «88», los cañones contracarro de 50 y 75 mm, bien emplazados, podían ser igual de mortíferos.

ORGANIZACIÓN Y MÉTODO

Las Divisiones Acorazadas

Cuando se montó la operación «Compass», la 7.ª División Acorazada comprendía dos brigadas acorazadas, cada una de ellas con tres regimientos acorazados y una batería contracarro, un Grupo

de Apoyo, que incluía un regimiento de artillería de campaña y dos batallones de infantería motorizada, y tropas divisionarias, que incluían un regimiento de automóviles blindados, un regimiento contracarro y antiaéreo y unidades de apoyo logístico y de los Reales Ingenieros. Las brigadas acorazadas estaban equipadas con carros de combate ligeros y de crucero A9, A10 y A13. A medida que transcurría la campaña, la composición de éstas variaba, y el comandante divisionario, general de división O'Moore Creagh, insistía en que cada regimiento debía tener como mínimo un escuadrón de carros de crucero; el 3.º de Húsares y el 2.º RTR lo consguieron intercambiando sus Escuadrones B, incluido el personal, ya que el equipo regimental respectivo era de carros ligeros y de crucero. El Grupo de Apoyo era desplegado por el comandante de la división como pivote de maniobra, pudiendo proporcionar fuego de apoyo para las misiones de las brigadas acorazadas y constituir un punto de reunión.

Aparentemente, la organización básica de la 7.ª División Acorazada había cambiado poco para la operación «Battleaxe», aunque a veces la naturaleza de la operación ha sido mal interpretada. Según el plan, la 7.ª Brigada Acorazada (2.º RTR con A9, A10 y A13, y 6.º RTR con Crusader) debía abrirse camino flanqueando el extremo sur de las defensas fronterizas del Eje y avanzar hacia Tobruk. Simultáneamente, la 4.ª División india, con la 4.ª Brigada Acorazada (4.º y 7.º RTR, ambos regimientos con Matilda) *bajo su mando*, tomaría al asalto las defensas del paso de Halfaya, Sollum y Fort Capuzzo. En teoría, la infantería debía reemplazar entonces a la 4.ª Brigada Acorazada, que volvería al control de la 7.ª División Acorazada, pero, a la postre, ninguna de las alas de la ofensiva tuvo éxito. Parte de la 7.ª estaba equipada con Matilda, pero no, como se ha dicho en otras partes, porque «no había nada más disponible»; sus objetivos estaban sólidamente fortificados y se consideró, correctamente, que sólo los fuertemente blindados carros de combate de infantería podrían suprimirlos. Además, puesto que se empleaba más de un regimiento, era necesario un cuartel general de brigada in-

En marzo de 1942, las franjas pintadas por encima habían dado paso en general a un color piedra claro; este Matilda, T.17723, tiene áreas de pintura verde del Reino Unido visibles en los «cuernos» frontales, indicando dónde se han quitado los escudos para la arena.

Enviada desde el Reino Unido en 1942 como opción «flotante» del Gabinete de Guerra para intervenir en Australia si Japón la invadía, o como refuerzo en Oriente Medio, la 8.ª Div. Acor. había sido previamente pintada en colores tropicales y tenía borrados algunos distintivos. Tras desembarcar en Suez en julio, la 23.ª Brig. Acor. fue apresuradamente preparada para la acción; por razones de rapidez, se cogieron muchos carros de combate de la 24.ª Brig. Acor., cuyo personal estaba todavía en el mar. Este Valentine del 40.º RTR, bajando de un Z-Lighter, sigue la práctica regimental corriente de llevar el nombre de un buque de guerra, *Mohawk*; el símbolo de la div. está pintado encima. Véase también la lámina E1.

termedio, que fue proporcionado por el CG de la 4.ª Brigada Acorazada, de otro modo ocioso.

Durante la operación «Crusader», la 7.ª División Acorazada tenía aproximadamente el tamaño de un Cuerpo de Ejército Panzer. Desplegaba no menos de nueve regimientos acorazados, organizados en tres brigadas acorazadas, la 4.ª con Stuart, la 7.ª con Crusader y carros de crucero más antiguos, y la 22.ª con Crusader; la 4.ª era en realidad una Agrupación de Brigada, incorporando un regimiento de artillería y un batallón de infantería motorizada. El Grupo de Apoyo comprendía dos regimientos de cañones de 25 libras, un regimiento contracarro y dos batallones de infantería. Las tropas divisionarias incluían tres regimientos de automóviles blindados, un regimiento contracarro, un regimiento antiaéreo y servicios logísticos. Esta organización era demasiado compleja para que un solo cuartel general divisionario la pudiese controlar y administrar satisfactoriamente; tampoco era una formación equilibrada, ya que tenía demasiada fuerza acorazada en relación con la artillería e infantería disponibles.

Estos defectos fueron debidamente recogidos en la reorganización de 1942 de la división acorazada británica, según la cual se redujo a uno el número de brigadas acorazadas, consistente en tres regimientos acorazados y un batallón de infantería motorizada. El Grupo de Apoyo desapareció, y la segunda brigada acorazada fue sustituida por una brigada de tres batallones de infantería motorizada. Las tropas divisionarias comprendían un regimiento de automóviles blindados, cuatro regimientos de cañones de 25 libras (uno de los cuales podía ser asignado de forma semipermanente a la brigada acorazada), un regimiento contracarro, uno antiaéreo y servicios divisionarios.

Sin embargo, aunque esta estructura básica fue adoptada por las divisiones acorazadas del 1.º y 8.º Ejércitos, a algunas se les dio una segunda brigada acorazada en diversos períodos de su carrera. Así, en Gazala, mientras la 7.ª Div. Acor. tenía una brigada acorazada (la 4.ª), la 1.ª Div. Acor. tenía dos (la 2.ª y la 22.ª); en el Segundo Alamein, la 1.ª Div. Acor. tenía una (la 2.ª), mientras la 7.ª Div. Acor. tenía dos (la 4.ª Ligera y la 22.ª), lo mismo que la 10.ª Div. Acor. (la 8.ª y la 24.ª). Una brigada acorazada independiente, la 9.ª, fue agregada a la 2.ª Div. neozelandesa durante la batalla.[1]

La organización interna del regimiento acorazado varió sólo en detalles a lo largo de la campaña, y consistía en tres escuadrones de combate, un escuadrón de plana mayor que incorporaba el escalón de suministros y otros elementos administrativos, y una sección de reconocimiento de automóviles de exploración que actuaba bajo control regimental. En acción, el regimiento era mandado desde una Sección de Plana Mayor Regimental de tres carros de combate. Los escuadrones estaban organizados en cuatro secciones, cada una con tres o cuatro carros de combate, y una Sección de Plana Mayor de Escuadrón, generalmente de tres. En los escuadrones equipados con carros de combate con cañones de 2 y 6 libras, uno o dos de los ve-

1 La 7.ª Brigada Acorazada, las auténticas «Ratas del Desierto», dejó Oriente Medio después de la operación «Crusader» para ganar nuevos laureles en Birmania.

hículos de PM del escuadrón eran del tipo de apoyo cercano.

Dada esta estructura, los regimientos se organizaron posteriormente según su equipo. Ya se ha hecho mención de la integración de los carros de combate ligeros y de crucero durante la ofensiva de Wavell, y un proceso similar se siguió cuando los mejor armados Grant y Sherman empezaron a entrar en servicio. En Gazala, los tres regimientos de la 4.ª Brig. Acor. (8.° de Húsares, 3.° y 5.° RTR) tenían cada uno dos escuadrones pesados de Grant y uno ligero de Stuart. En esa época, los regimientos de la 2.ª Brig. Acor. (los Queen's Bays, 9.° de Lanceros y 10.° de Húsares) y de la 22.ª Brig. Acor. (2.° de Reales Húsares de Gloucestershire, 3.° y 4.° de la County of London Yeomanry) tenían cada uno un escuadrón pesado de Grant y dos ligeros armados con Crusader. Durante el Segundo Alamein los regimientos se esforzaron por mantener dos escuadrones pesados equipados con Sherman y Grant, y uno ligero con Crusader o Stuart; con excepción de los dos regimientos de la 4.ª Brig. Acor. Ligera.

El cometido de las divisiones acorazadas era, a grandes rasgos, la explotación del éxito, aunque todavía había una aceptación general de los principios de Fuller de penetración profunda y de las ventajas de utilizar la aproximación indirecta. Éstos fueron brillantemente aplicados por O'Connor en Sidi Barrani, en diciembre de 1940, y de nuevo en Beda Fomm, en febrero de 1941; curiosamente, O'Connor no había estudiado ni a Fuller ni a Liddell Hart, describiendo más tarde sus tácticas como de simple sentido común. Tras su captura en la primavera de 1941, su seguro gobierno del timón se echó terriblemente en falta.

Algo se ha mencionado ya del debilitante efecto de la táctica de dispersión. Ésta tenía de hecho sus raíces en el período de mando de O'Connor, cuando los británicos, muy superados en número, se vieron obligados a estirar sus fuerzas al máximo y a confiar en la movilidad para conservar la iniciativa sobre los italianos. Pequeñas columnas, consistentes quizás en un batallón de infantería motorizada, un escuadrón de automóviles blindados y una sec-

Varios Valentine del 8.° RTR dispersos por el desierto, cerca de Bardía, durante la operación «Crusader», en enero de 1942; obsérvense los paneles rojo-blanco-rojo parcialmente borrados.

Diamond-T de la 1.ª Cía. de Transporte de Carros de Combate del RASC lleva un Valentine del 50.° RTR a vanguardia, en julio de 1942. El «forzudo con carro de combate» amarillo era la insignia de la compañía. Ambos vehículos son de color piedra claro liso. El Valentine, T.17644, lleva el número en el morro y costados, un gran círculo del Esc. «C», el número de serie de la unidad, «67», y un distintivo de la 8.ª Div. Acor. pintado por encima; obsérvese el tanque de combustible desechable.

ción de cañones de campaña y otra de cañones contracarro, hostigaban a los italianos sin darles respiro, consiguiendo una total superioridad moral. Una vez eliminado el ejército de Graziani, la necesidad de estas unidades dispersas, llamadas «columnas Jock» en honor a su iniciador, el gral. de brig. Jock Campbell, del Grupo de Apoyo de la 7.ª Div. Acor., desapareció. No obstante, el comprensible anhelo de estar «sin riendas» y prolongar el carácter *beau sabreur* de la guerra provocó su continuidad mucho tiempo después de que hubiesen dejado de reportar beneficios en relación con el esfuerzo empleado. El peor aspecto de las columnas Jock era que su existencia diluía los efectivos de la artillería divisionaria, justo cuando más necesaria era para encargarse de los cañones contracarro, en la táctica de espada y escudo utilizada por las divisiones Panzer.

La dispersión se practicaba también dentro de la propia división acorazada. Costó mucho más tiempo y esfuerzo de los previstos alcanzar el éxito en «Crusader», y en parte la razón estriba en que las tres brigadas acorazadas de la 7.ª Div. Acor. fueron desplegadas demasiado separadas para poder darse apoyo mutuo cuando surgió la necesidad. Como le comentó Rommel a un prisionero: «¿Qué diferencia supone que ustedes tengan dos carros de combate por cada uno mío, si los dispersan y me dejan destruirlos por partes? Me han regalado ustedes tres brigadas, una tras otra».

El defecto estaba lejos de haberse corregido en Gazala, y se complicó aún más por la decididamente insatisfactoria relación entre el comandante del ejército y sus dos comandantes de cuerpo, que llevó a discusiones cuando se requería una decisión y a contemporizar cuando se requería una acción. Resultó irónico que en esta batalla los británicos, que por una vez tenían una ventaja decisiva en armamento sobre sus adversarios, sufriesen su peor derrota. Curiosamente, las tripulaciones de carros de combate sabían exactamente lo que estaba mal y cómo remediarlo; un soldado del 5.° RTR escribió a su familia: «Me parece que si ellos [esto es, sus generales] hubiesen juntado un montón de material y dado un gran empujón en un solo lugar, habríamos podido hacer algo concreto. Tal como fue, las unidades se hacían pedazos entre sí en un montón de pequeñas escaramuzas que no nos llevaban a ninguna parte».

El arrojado estilo de control avanzado de Rommel se ha citado a veces en contraste con el sistema «chapucero» que caracterizaba al mando del Ejército británico en este período de la guerra. De hecho, se trata sólo de una comparación entre ineficacias. Rommel, que estaba con frecuencia sin contacto con su estado mayor y desconocedor de acontecimientos cruciales, tuvo una suerte extrema en evitar ser capturado en diversas ocasiones y se salvó del desastre gracias a los errores de sus adversarios. No obstante, la larga retirada británica hasta El Alamein se realizó con el nauseabundo olor de derrota cerniéndose sobre el 8.º Ejército, y con la sensación de que Rommel siempre parecía estar un paso por delante. Un cierto hastío era inevitable, acompañado de un cinismo malsano. Además, siempre había existido un ligero resentimiento por parte de las tropas de la Commonwealth de que *todas* las formaciones acorazadas fuesen británicas, y en Marsa Matruh este resentimiento se convirtió en una declarada aunque transitoria aversión, cuando los neozelandeses, parcialmente rodeados, se abrieron camino combatiendo, creyendo (erróneamente) que la 1.ª División Acorazada les había dejado en la estacada.

Todo este clima cambió cuando Montgomery llegó para hacerse cargo del mando del 8.º Ejército. Los comandantes incompetentes fueron despedidos, y la filosofía de la dispersión fue arrojada por la borda, siendo sustituida por una ortodoxia como no se había visto en el desierto desde los días de O'Connor. La idea básica era ahora la concentración. Las fuerzas acorazadas combatirían en masa, con un apoyo

Talleres del desierto; al fondo a la izquierda, un Sherman tapa a un Valentine, luego hay un Crusader, más Valentine y un Stuart, el más próximo a la cámara. A la derecha hay uno de los escasos Covenanter.

concentrado de artillería, y las instrucciones de combate se atendrían estrictamente a ello. A diferencia de Rommel, que estaba dispuesto a arriesgar, Montgomery sólo pensaba invertir en certidumbres.

En el Segundo Alamein combatieron más fuerzas acorazadas británicas que en ninguna otra batalla del norte de África. Para las divisiones acorazadas no fue una batalla de amplios y espectaculares movimientos por el desierto, sino una reñida lucha que alcanzó su punto culminante en Tel el Aqqaqir el 2 de noviembre de 1942, dentro de la operación «Supercharge». Ésta había comenzado la noche anterior, cuando dos brigadas de infantería de la 50.ª y 51.ª Divisiones –actuando bajo el control de la 2.ª División neozelandesa– habían abierto un pasillo con sus carros de combate de infantería, a través del cinturón de minas y defensas de vanguardia de infantería del Eje. Por él pasó al amanecer la 9.ª Brigada Acorazada, en una misión que era poco menos que un viaje hacia la muerte: suprimir la barrera contracarro enemiga y, para conseguirlo, sufrir un 100 % de bajas si era necesario. La tarea se realizó con un coste de 75 carros de combate de 94 y, como se pretendía, consiguió atraer a la Panzerarmee Afrika al campo de batalla, a la que se enfrentaría la 1.ª División Acorazada que se derramaba por la brecha del frente. En la batalla de todo un día que le siguió, los británicos perdieron un número ligeramente mayor de carros de combate, pero las fuerzas acorazadas de Rommel quedaron prácticamente eliminadas.

En la persecución que vino a continuación, las divisiones acorazadas cosecharon los frutos de la victoria, aunque su avance fue inicialmente obstaculizado por fuertes lluvias. En el curso de su travesía a través del norte de África hasta la frontera con Túnez, sólo se libraron acciones comparativamente poco importantes.

Las Brigadas de Carros de Combate

Las brigadas de carros de combate estaban entrenadas y equipadas específicamente para apoyar operaciones de infantería, y durante los primeros años de guerra se denominaban Brigadas de Carros de Combate del Ejército, aunque una formación, la 23.ª Brigada Acorazada, conservó siempre su nombre original. Tres regimientos de carros de combate de infantería constituían una brigada de carros de combate, aunque raramente combatían juntos como formación, y la función de los cuarteles generales de brigada eran en gran parte administrativa.

En general, un regimiento apoyaba a una brigada de infantería, un escuadrón a un batallón y una sección a una compañía. El control operativo residía en el comandante de infantería, a menos que las fuerzas acorazadas enemigas intentasen intervenir, en cuyo caso los carros de combate luchaban como escuadrones y regimientos bajo el control de sus propios oficiales.

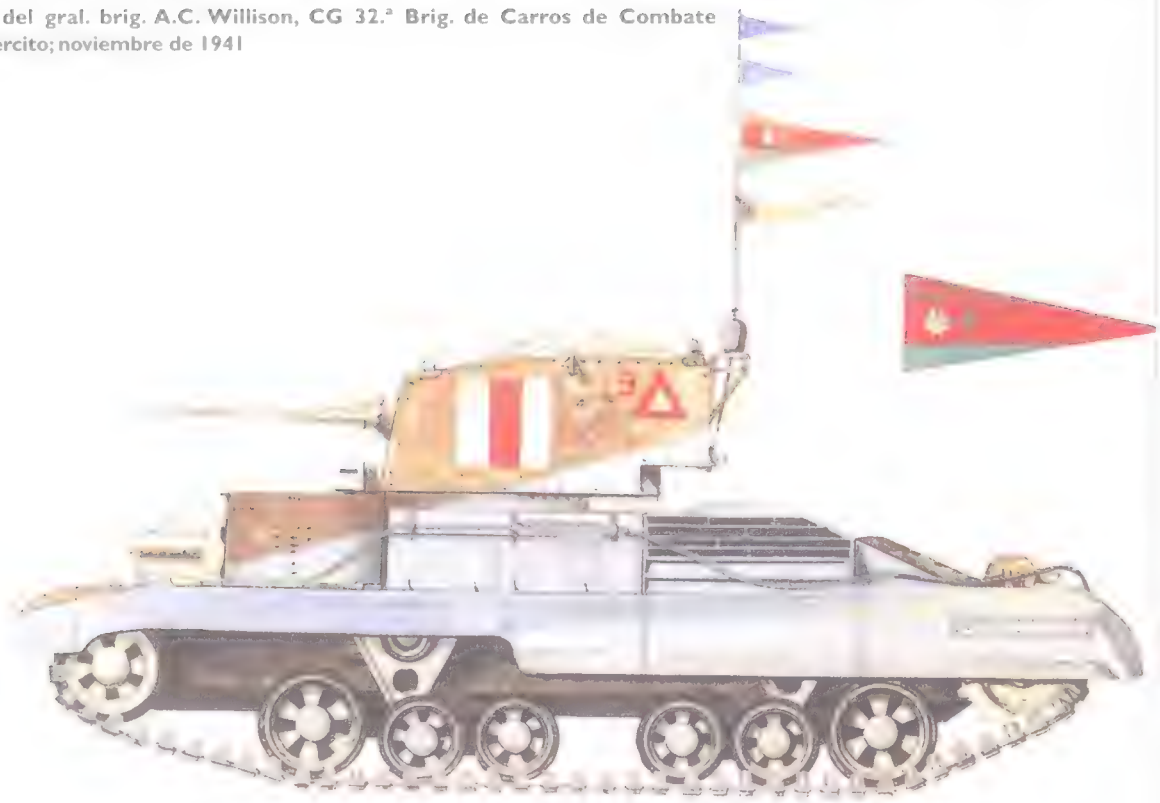
El regimiento de carros de combate de infantería estaba organizado de manera similar al regimiento acorazado, con pequeñas variaciones. Los Matilda de apoyo cercano servían en el escuadrón de plana mayor de los regimientos de Matilda y de los primeros regimientos de Valentine en llegar al norte de África. No se produjo, sin embargo, una versión de apoyo cercano del Valentine y, a medida que iban menguando las existencias de Matilda de este tipo, regimientos de Valentine se quedaban totalmente desprovistos de la capacidad de atacar con proyectiles de fragmentación. En el Segundo Alamein esto se remedió promocionando la 23.ª Brigada Acorazada, exclusivamente con Valentine, a la condición de agrupación de brigada, con la adición de un regimiento de cañones autopropulsados Bishop que se hallaban disponibles.

El trabajo en equipo de carros de combate, infantería y artillería era la esencia del ataque, ateniéndose a un rígido plan. Tal como se practicaba originalmente, la ejecución de la batalla comenzaba con un bombardeo de artillería sobre el objetivo. Mientras éste todavía estaba cayendo, la primera oleada de carros de combate penetraba en la posición y dominaba la oposición inmediata. La segunda oleada llegaba unos minutos más tarde, de manera que el enemigo no pudiese hacer uso de su capacidad de reacción tras la conmoción inicial de ser rebasado. La infantería llegaba justo detrás de la segunda oleada, debiendo enfrentarse sólo con supervivientes desorganizados y desmoralizados. Los carros de combate se quedaban entonces con la infantería hasta que llegaban los cañones contracarro y la posición se consolidaba de cara a un contraataque. Tras ser liberados por el comandante de infantería, los carros de combate se retiraban a corta distancia, al Punto de Reunión Avanzado, donde reparaban pequeños daños y se abastecían de combustible y munición. El Punto de Reunión Avanzado se consideraba clave para

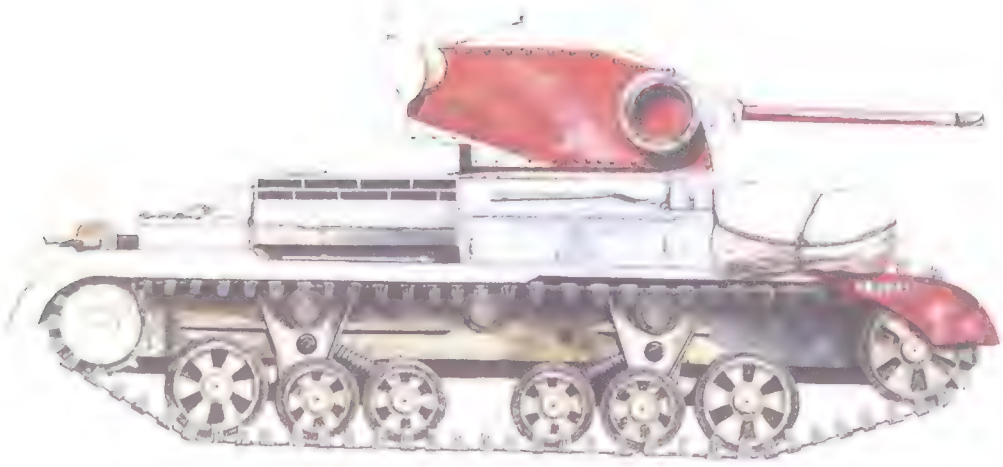
1: Carro de combate ligero Mk VIB, Esc. «C», 1.º RTR, 7.ª Div. Acor.; mayo de 1940

2: Carro de combate ligero Mk VIB, Esc. «C», 1.º RTR; agosto de 1940

1: A9 del gral. brig. A.C. Willison, CG 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; noviembre de 1941



2: A10, 2.º RTR, 7.ª Brig. Acor., 7.ª Div. Acor.; mayo de 1941



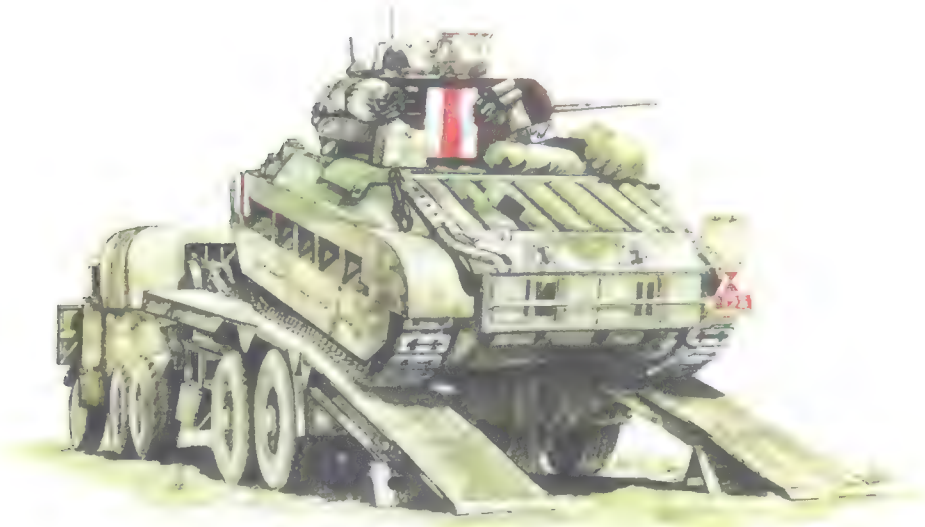
1: A13, CG adelantado, 2.ª Div. Acor.; febrero de 1941

2: Crusader I, Esc. «C», 10.º de Húsares, 2.ª Brig. Acor., 1.ª Div. Acor.; febrero de 1942

3: Crusader II, Esc. «A», 9.º de Lanceros, 2.ª Brig. Acor., 1.ª Div. Acor.; El Alamein, octubre de 1942

1: Matilda, Esc. «A», 4.° RTR, 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; noviembre de 1941

2: Matilda, 42.° RTR, 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; 25 de noviembre de 1941

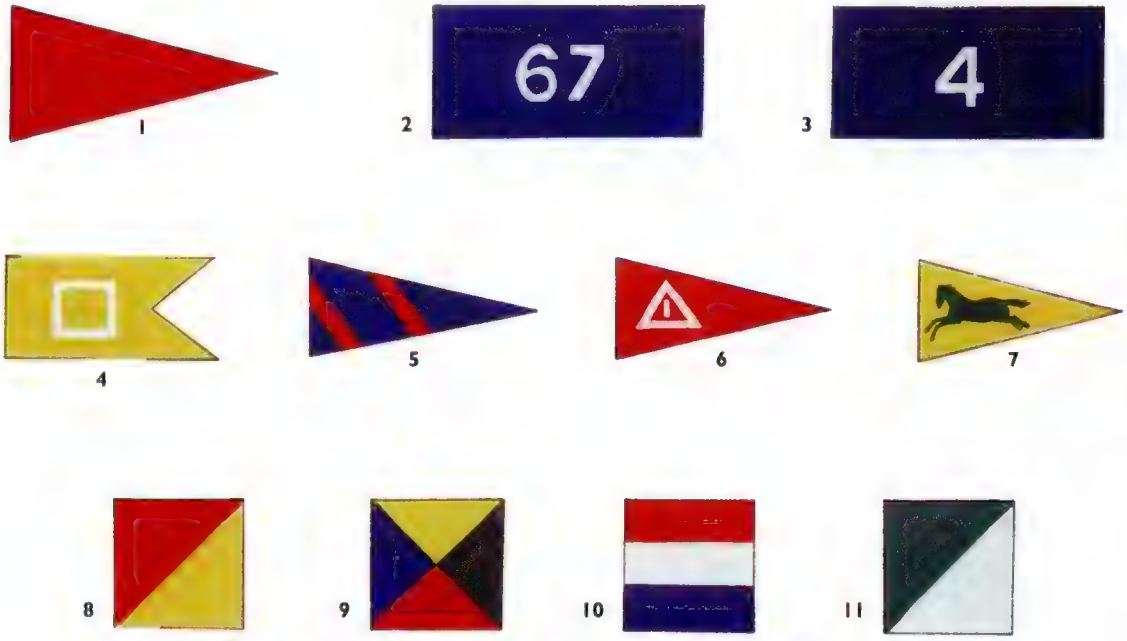


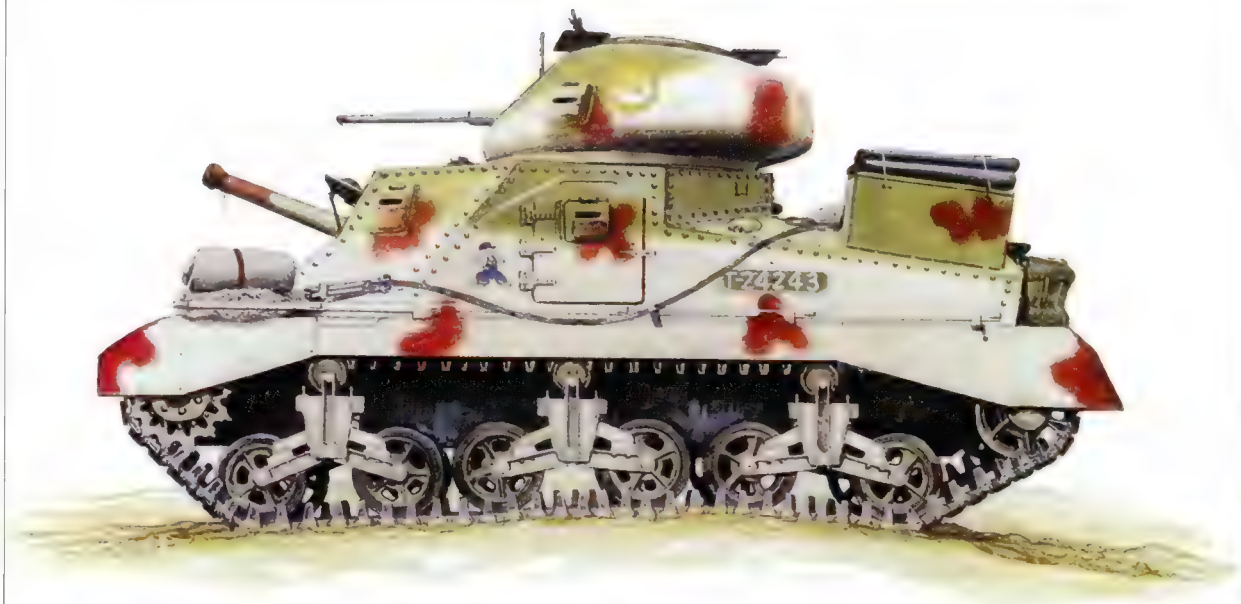
1: Valentine II, Esc. «C», 40.° RTR, 23.ª Brig. Acor., 8.ª Div. Acor.; 22 de julio de 1942

2: Valentine II, Esc. «C», 40.° RTR; septiembre de 1942

1: Stuart I del gral. brig. A. Gatehouse, 4.ª Brig. Acor. Ligera, 7.ª Div. Acor.; noviembre de 1941

2: Banderolas de antena y banderas de señales

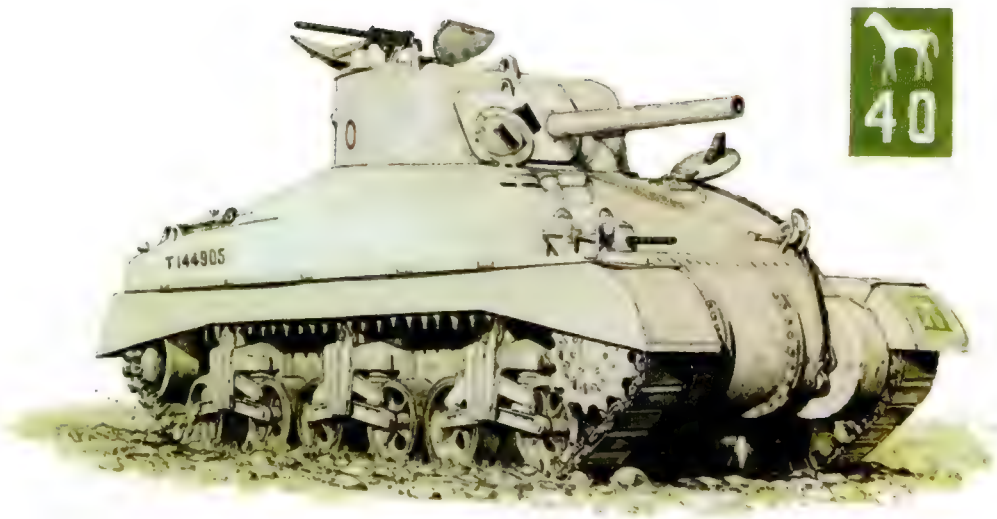




1: Grant I, Esc. «C», 3.° RTR, 7.ª Div. Acorazada; mayo de 1942

2: «Montura de guerra» del gral. Montgomery, CG Táctico del 8.° Ejército; octubre de 1942-enero de 1943

1: Sherman II, Esc. «C», 3.° de Húsares, 9.ª Brig. Acorazada; El Alamein, 2 de noviembre de 1942



2: Sherman III, Royal Scots Greys; diciembre de 1942

ganar el siguiente ataque, y estaba organizado para funcionar a la máxima velocidad, de manera que los carros de combate pudiesen presentarse como disponibles al comandante de infantería que tenía que continuar el avance.

Este tipo de ataque se llevaba a cabo a plena luz del día en toda la guerra del desierto y en Túnez, con la excepción del Segundo Alamein, donde la infantería lo hizo principalmente de noche; allí se ejecutó otro ejercicio cuidadosamente ensayado. La infantería iba delante y los carros de combate seguían cerca detrás, con el objeto de dar un apoyo muy cercano con las primeras luces. Habiéndose apoderado del objetivo, la infantería era muy vulnerable al contraataque porque no disponía de los cañones contracarro propios para formar una barrera defensiva, y hasta que llegaban, los carros de combate asumían este cometido, al tiempo que proporcionaban apoyo de fuego directo. A veces, si la distancia al objetivo era considerable, la infantería viajaba encima de los carros de combate hasta una línea predeterminada, continuando a partir de allí a pie. Esta técnica funcionó extremadamente bien, tanto que Rommel consignó más tarde su interés profesional en la misma, comentando que «los grupos de asalto británicos se abrían camino hasta nuestras posiciones, acompañados por carros de combate que hacían de artillería móvil, y forzaban el paso por las trincheras a punta de bayoneta. Todo se hacía metódicamente y de acuerdo con un plan previo».

Dentro de la situación general descrita hasta aquí, se daban numerosas situaciones tácticas menores que surgían como consecuencia de contratiempos locales. En el curso de los mismos, cada arma se encargaba de los problemas que estaban causando dificultades a otra; por ejemplo, los carros de combate destruían los puestos de ametralladoras que inmovilizaban a la infantería, y ésta última iba al acecho de los cañones contracarro que detenían a las fuerzas acorazadas; a través de sus oficiales de observación avanzada, que generalmente viajaban con los carros de combate, la artillería aplicaba fuego de apoyo cómo y dónde se precisaba.

Antes del otoño de 1940 no había ninguna unidad de carros de combate de infantería en el norte de África, por lo que la llegada del 7.° RTR, equipado con Matilda, se ocultó a los italianos hasta la operación «Compass». En 24 horas el Regimiento, apoyando a la 4.ª Div. india, tomó por asalto los campamentos fortificados de Nibeiwa y Tummar y luego se extendió por todo Sidi Barrani. En enero de 1941, combatiendo con la 6.ª Div. australiana, quebró el eje de la resistencia en Bardía, y luego fue a Tobruk.

Un segundo regimiento de Matilda, el 4.° RTR, llegó en la primavera de 1941, siendo, como ya se ha descrito, reunido con el 7.° RTR en una brigada, para la desafortunada operación «Battleaxe». Lo que podía haber sido un desastre se evitó gracias a que un escuadrón de cada regimiento detuvo respectivamente a ambas divisiones Panzer durante varias horas, hasta completarse la retirada británica.

Durante la operación «Crusader», en socorro de Tobruk, intervinieron no menos de cinco regimientos de carros de combate de infantería. En el interior de la fortaleza estaba la 32.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, con el 1.° RTR (en realidad, armado con carros de crucero), el 4.° RTR y el Esc. «D» del 7.° RTR (los escuadrones «A» y «B» del 7.° RTR estaban en aquel momento ocupados en la recepción de carros de combate; por tradición, este regimiento daba la letra «D» a su tercer escuadrón). Apoyando a la infantería del 13.° Cuerpo de Ejército, en su avance por el flanco derecho de la operación de socorro, estaban los tres regimientos de la 1.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, el 8.° RTR con Valentine y el 42.° y 44.° RTR con Matilda.

El 13.° Cuerpo de Ejército dejó de lado el paso de Halfaya, Sollum y Bardía, pero se vio obligado a tomar por asalto las zonas fortificadas de Omar Nuovo, Omar Libio y Fort Capuzzo, que se encontraban a caballo de sus líneas de comunicación. Los dos Omar fueron capturados por la 4.ª Div. india y los dos regimientos de Matilda, a pesar de la presencia de «88» en ambas localidades, y Fort Capuzzo fue tomado por la 2.ª Div. neozelandesa, con apoyo del 8.° RTR. Entretanto, la guarnición de Tobruk había lanzado una operación de salida, encabezada por la 70.ª División y la 32.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, que había progresado hasta Ed Duda. El 25 de noviembre, el 13.° Cuerpo de Ejército había llegado a Belhamed, a dos o tres kilómetros de distancia. Las dos fuerzas se dieron la mano al día siguiente, después de un ataque nocturno brillantemente planeado, encabezado por el 44.° RTR. Las operaciones del Cuerpo de Ejército habían sido efectuadas con eficiencia, ayudadas por el hecho de que Rommel se había dejado absorber completamente por la gran batalla de carros

El Stuart I *Cresta Run*, nombre que fue perpetuado por el 8.° de Reales Húsares Irlandeses del Rey en sus carros de combate en el noroeste de Europa. El tripulante, con el caluroso, impopular y pronto desechado casco de carrista norteamericano, sostiene la bandera de «Acción»; véase la lámina F2/9.

de combate con la 7.ª Div. Acor., al sur, y luego se había embarcado en su infructuosa Carrera hasta la Alambrada. El 31 de diciembre de 1941 Bardía fue asaltada por segunda vez, con el ataque de la 2.ª Div. sudafricana encabezado por el 8.° y 44.° RTR, y Sollum fue capturada poco después. La guarnición del Eje en el paso de Halfaya, totalmente aislada, resistió hasta el 17 de enero.

Durante los combates de Gazala/Knightsbridge, las brigadas de carros de combate corrieron la misma suerte que el resto de las fuerzas acorazadas británicas. Cuando atacó Rommel, ambas se encontraban justo detrás de las bolsas de infantería que se extendían desde Gazala hasta Bir Hakeim: en el norte estaba la 32.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, con el 7.° RTR y dos escuadrones del 42.° RTR; más al sur estaba la 1.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, con el 44.° RTR y un escuadrón del 42.° RTR. El 8.° RTR había sido destacado para operaciones específicas y el 4.° RTR, recientemente convertido a Valentine, no llegó hasta después de comenzada la batalla.

Cuando el Afrika Korps flanqueó el extremo sur de la línea, el 27 de mayo, el 44.° RTR lanzó un ataque al flanco de la 21.ª Div. Panzer, aniquilando un regimiento de fusileros motorizados, pero perdiendo a cambio 18 Matilda. El resto de carros de combate del Regimiento se retiró a la bolsa de la 150.ª Brigada, y fueron destruidos cuando ésta fue arrollada.

El 5 de junio tuvo lugar el demorado y descoordinado asalto británico a la Caldera. En el flanco septentrional, los 70 Matilda de la 32.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército tenían que atacar la cadena de Sidra, acompañados de un escuadrón de Valentine del 8.° RTR. En teoría, este golpe de martillo tenía que haber caído en el flanco del Eje, pero en realidad fue un fracaso tan estrepitoso, que la acción fue llamada el «Misterio de Sidra». En primer lugar, los carros de combate cayeron sobre un campo de minas no señalado; los que salieron del mismo, fueron atacados por «88» que disparaban invisiblemente desde el este, con el sol naciente detrás suyo, de modo que el resplandor impedía a las tripulaciones británicas responder eficazmente. El 7.° y 42.° RTR sufrieron pérdidas tan elevadas, que se vieron obligados a reunir sus recursos restantes. El 13 de junio, Rommel intentó aislar la bolsa de la 201.ª Brigada de Guardias en Knightsbridge con un movimiento de tenaza. Una pinza fue enfrentada y contenida por el 7/42.° RTR, en una acción de todo un día, y la otra fue detenida por el 8. RTR.

La batalla, sin embargo, estaba ya irremediablemente perdida, iniciándose una retirada general hacia Egipto, mientras se hacían preparativos para que Tobruk resistiese un segundo sitio. La guarnición incluía la 32.ª Brigada de Carros de Combate del Ejército, consistente en el 4.° y 7.° RTR, ambos con Valentine, aunque el 7.° conservó unos cuantos Matilda y cinco Grant transferidos del 1.° RTR; ambos regimientos lucharon hasta el último carro de combate cuando la fortaleza cayó el 20 de junio.

A la temporada de desastres de las brigadas de carros de combate le quedaba todavía un mes. El 22 de julio, dos regimientos (40.° y 46.° RTR) de la recién llegada 23.ª Brigada Acorazada, sólo con Valentine, fueron empleados en un ataque que se esperaba que rompiese el frente alemán en la cadena de Ruweisat. La 23.ª y 24.ª Brigadas Acorazadas pertenecían originalmente a la 8.ª Div. Acor., la cual se había entrenado con Valentine en el Reino Unido y fue enviada con ellos a Egipto. La División no había combatido nunca como formación. No se daba ninguna de las condiciones previas para el ataque, pero fue ordenado de todos modos con la cínica creencia de que los recién llegados, no sólo no estarían afectados por el

cansancio y abatimiento generales, sino que tampoco serían conscientes de los peligros y llevarían a cabo el avance sin vacilar. Así lo hicieron, y algunos de sus vehículos incluso penetraron hasta atacar los propios cañones contracarro del cuartel general del DAK antes de ser alcanzados; esto se consiguió al coste de 93 carros de combate despedazados de 104, en un terreno batido por los cañones contracarro.

En conjunto, Sidra y Ruweisat hicieron que los menos reflexivos expresasen la opinión de que los días del carro de combate de infantería habían pasado. Los más perspicaces se dieron cuenta de que ambas acciones representaron desviaciones de los principios ortodoxos, al tratar de utilizar los lentos y débilmente armados vehículos en un cometido de brigada acorazada. Fue Montgomery quien restableció el equilibrio, percatándose de que la batalla que se avecinaba sería totalmente posicional, y que la necesidad de carros de combate de infantería no había hecho sino aumentar.

De los regimientos de carros de combate de infantería del 8.° Ejército, el 4.° y 7.° RTR se habían perdido en Tobruk, y el 42.° y 44.° RTR habían quedado tan maltrechos en la batalla de Gazala que sólo podían proporcionar tripulaciones para manejar los destacamentos de desminadores Scorpion. Sólo el 8.° RTR continuaba apto para el combate, siendo destinado a la 23.ª Brigada Acorazada, la cual se convirtió en la formación especializada de carros de combate de infantería del Ejército.

Durante el Segundo Alamein, esta brigada (8.°, 40.°, 46.° y 50.° RTR) dio apoyo a las tropas de la 1.ª Div. sudafricana, 2.ª Div. neozelandesa, 4.ª Div. india, 9.ª Div. australiana, 50.ª Div. de Northumbria y 51.ª Div. de Highland, siendo su función combinada «abrir la puerta» para que pasasen por ella las divisiones acorazadas. Sus regimientos se ganaron grandes alabanzas de todos los que trabajaron con ellos, y el que más recibió fue el 40.° RTR, que rechazó el contraataque de la 21.ª Div. Panzer sobre la 9.ª Div. australiana en Thompson's Post, perdiendo cuatro vehículos por cada uno destruido del enemigo, pero negándose a ceder ni un centímetro.

Durante la mayor parte del avance hasta Trípoli, la brigada se redujo a un solo regimiento, el 40.° RTR, que actuaba bajo el mando de la 51.ª Div. de Highland. Sus carros de combate mordieron con tanta frecuencia los talones de la retaguardia de la 90.ª Div. Ligera que los escoceses bautizaron al regimiento como los «Sabuesos de Monty», un título que arraigó y que recibió la aprobación del comandante del Ejército; de hecho, fue la única unidad en llevar este nombre. Las brigadas de carros de combate de infantería destacaron y tuvieron éxitos notables en las posteriores luchas tunecinas.

La tripulación de un Grant del 2.° de Reales Húsares de Gloucestershire, 22.ª Brig. Acor., posa frente a su carro de combate, aparentemente sin distintivos.

El duro cometido de desgaste de las Brigadas de Carros de Combate era menos vulnerable a la heterodoxia que el de las divisiones acorazadas, por lo cual su éxito fue generalmente más constante. Era un cometido vital, ignorado con demasiada frecuencia, y sin el cual la campaña habría tomado un rumbo muy distinto. La tan difícil de obtener Cruz Victoria fue concedida sólo en dos ocasiones a personal de RTR durante la Segunda Guerra Mundial, en ambos casos a oficiales de carros de combate de infantería que sirvieron en el desierto: una fue para el cap. Phillip Gardner, del 4.° RTR, por una acción que tuvo lugar durante la salida de la guarnición de Tobruk en noviembre de 1941, y la segunda para el tte. col. H.R.B. Foote, del 7.° RTR, por acciones llevadas a cabo durante la batalla de Gazala.

RECUPERACIÓN Y ENTREGA DE VEHÍCULOS

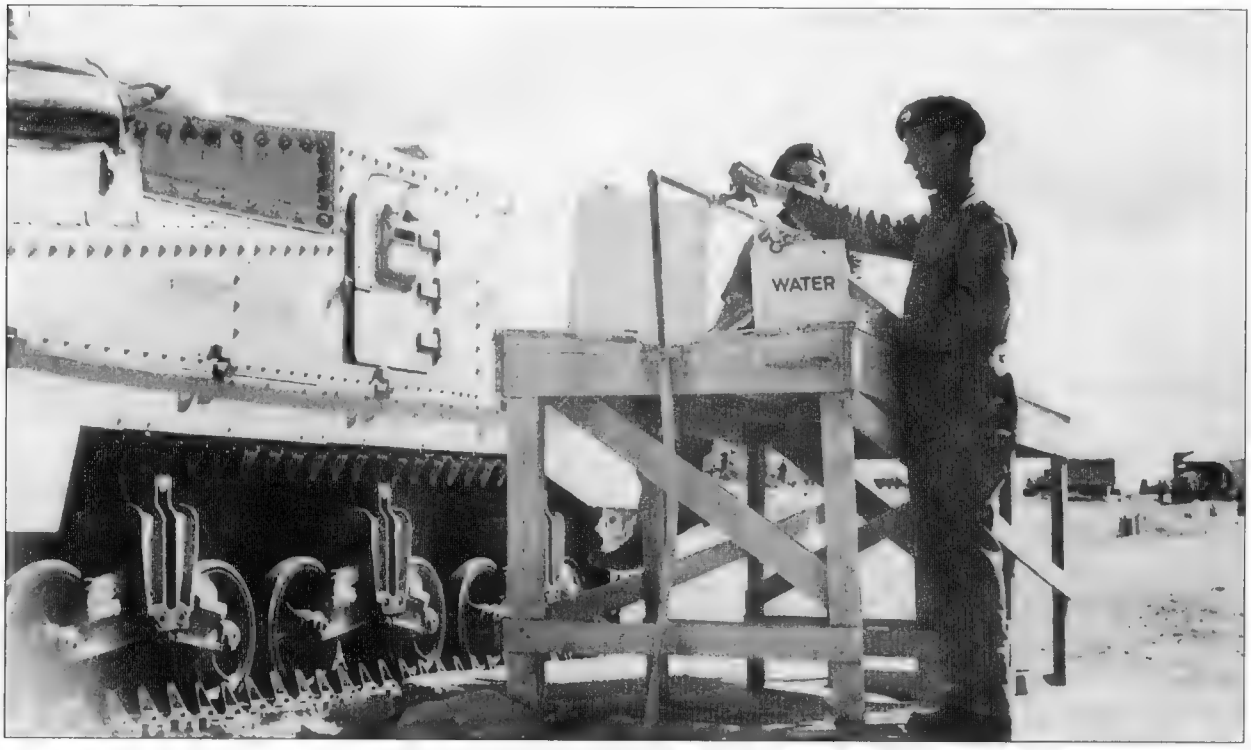
Sin una organización fiable de recuperación, reparación y entrega de vehículos, ningún ejército mecanizado puede sobrevivir mucho tiempo en campaña. En este aspecto, los británicos eran bastante más eficientes que el Eje, aunque, naturalmente, de-

rrotas como «Battleaxe», en que el enemigo quedó en posesión del campo de batalla, produjeron grandes pérdidas de vehículos. A grandes rasgos, el funcionamiento básico de dicha organización –responsabilidad del Real Cuerpo de Armamento y Material del Ejército hasta la constitución de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos– era análogo al procedimiento de expedición de bajas del Real Cuerpo Médico del Ejército, según el cual los heridos eran trasladados al Puesto de Socorro Regimental, Puesto de Socorro Avanzado, Unidad Quirúrgica de Vanguardia u Hospital de Base, admitiendo cada escalón un nivel de gravedad más elevado.

En el caso de los vehículos, el primer nivel era el Destacamento de Auxilio Ligero (LAD) del propio regimiento acorazado. Si el daño superaba la capacidad del mismo, el ayudante técnico del regimiento comunicaba por radio los detalles al oficial de recuperación de la brigada, por medio de un código de letras. Éste incluía información del tipo: L, lado izquierdo; M, mina; N, embrague quemado; P, motor agarrotado; Q, panza destruida, etc. Así, un mensaje codificado «T12345 G678910 MQSRTU» sería entendido por el Pelotón de Recuperación de Brigada como: «carro de combate n.° 12345, en la cuadrícula de referencia 678910, con daños de mina en la panza y en la suspensión, oruga derecha destruida y trasmisión inservible». Se despachaba a continuación el Pelotón de Recuperación, junto con un destacamento de los Talleres de Brigada, que ayudaba a reparar sobre el terreno las orugas, suspensión, motor, etc., hasta que el carro pudiese ser remolcado o conducido a un lugar accesible a los transportes de carros de combate, que lo llevarían hasta los Talleres. A menos que la suspensión estuviese en suficiente buen estado como para ser remolcado, los carros de combate incendiados eran abandonados, aunque se rescataban las torres reparables, y las suspensiones de los carros «cocidos» se utilizaban como componentes para otros carros.

Las reparaciones que excedían la capacidad de los Talleres de Brigada, por ejemplo, penetraciones con daños en el sistema de transmisión, eran trans-

Marzo de 1942: el Grant «T-24700» del Esc. «C», 3.° RTR, está listo para la acción. Se ha vuelto a adoptar la vieja fórmula «His Majesty's Tank» (Carro de Combate de Su Majestad); véase el nombre encima del número del Departamento de Guerra. El nuevo sistema de señalización es evidente por el «10B» marcado en el interior del círculo del escuadrón; véase también la lámina G1. Este carro de combate se perdió, junto con los T-24725, T-23544 y T-24243, cerca de Bir Harmat, el 30 de mayo, durante las batallas de la Línea de Gazala.

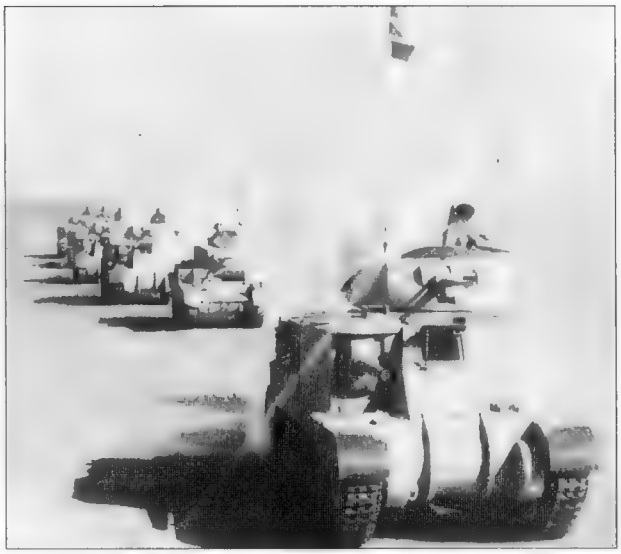


portados a la unidad de tercer escalón, los Talleres de Tropas de Carros de Combate; si éstos no podían solucionarlo, el carro de combate era generalmente enviado por tren a los Talleres de Base.

En todos los niveles de la cadena, se escogían y designaban como Puntos de Recogida áreas apropiadas, donde los transportes tenían terreno duro y espacio de maniobra para recoger vehículos averiados. La mayor parte de las operaciones de recuperación se llevaban a cabo de noche, al igual que el transporte a retaguardia, para adaptarse a los horarios de control de movimientos del Cuerpo de Ejército. Cuando las cosas iban mal, el ritmo de transporte tenía que acelerarse en gran medida.

Al principio de «Knightsbridge», el col. P.W.H. Whiteley fue nombrado Oficial de Recuperación del Ejército, viéndose obligado a introducir varios pasos añadidos al procedimiento normal. «El tráfico entre Bir Hakeim y Capuzzo y entre Tobruk y Sidi Rezegh era digno de verse. Mis órdenes eran ganar a los alemanes en el juego de la recuperación. Me dieron una red de radio de primera clase y la sintonizamos con las divisiones, escuchando en las frecuencias regimentales para adivinar dónde aplicar mejor nuestro apoyo y escasos recursos.»

A medida que la batalla se decantaba del lado de Rommel, los LAD y Talleres de Brigada hicieron prodigios que nunca han sido lo suficientemente reconocidos. La misión de Whiteley era hacerse cargo de las bajas de 3.er y 4.° nivel, lo cual se realizaba de dos maneras. En primer lugar, los carros de combate «malheridos» eran llevados a las terminales ferroviarias de Capuzzo o Fuka, y enviados en vagones plataforma a las instalaciones de producción del Área Base. En segundo lugar, los carros de combate «muertos o moribundos» se concentraban lo más cerca posible de la vanguardia con un mínimo de transporte. Bien apartados de los Puntos de Recogida, estos cementerios de carros se denominaban «Vertederos sírvase usted mismo»; aparte de proporcionar piezas de recambio, hacían malgastar al enemigo proyectiles preciosos, ya que imaginaba que se trataba de campamentos de VAC. Durante la retirada hacia El Alamein, los vehículos inutilizados eran volados por equipos de recuperación que corrían el peligro de ser rebasados; el propio grupo de Whiteley destruyó un Grant tan eficazmente que bloqueó tres inestimables vías de tren en Fuka, y tras el Segundo Alamein tuvo el placer de observar que sus homólogos del Eje no habían podido sacarlo. El éxito global de los esfuerzos de Whiteley puede juzgarse por el hecho de que un porcentaje elevado de los carros de combate que combatieron en El Alamein, habían sido recuperados durante «Knightsbridge» y la retirada.



Grant de los Esc. de Plana Mayor del Reg., «B» y «C», 5.° RTR, posan para la cámara en febrero de 1942. Son de color piedra claro y no llevan distintivos, pero el más cercano tiene una banderola de comandante de escuadrón roja sobre azul claro, los colores del batallón. El Stuart es probablemente un carro de combate de Plana Mayor del Reg., e iza las banderolas múltiples de navegante.

Sorprendentemente, no fue hasta después de discusiones entre Whiteley y el comandante de la columna de transporte de carros de combate del RASC, cuando se estableció una relación de trabajo lógica entre las dos organizaciones, que resolvió problemas en ambas.

Los transportes ahorraban kilómetraje a las orugas, llevando los regimientos a vanguardia desde las terminales ferroviarias hasta las áreas operativas; también transportaban carros de combate nuevos y reparados a los Escuadrones de Entrega Avanzada (véase más abajo) de las formaciones acorazadas, pero regresaban a la terminal de ferrocarril vacíos. Los remolques vacíos sufrían muchas averías a causa de la vibración, suficiente «para despertar a Beethoven» (quien, como se recordará, no sólo estaba muerto sino también sordo); pocas veces había tiempo para la pesada tarea de lastrarlos. La coordinación de Whiteley condujo a un acuerdo por el que los transportes, tras

efectuar sus entregas en vanguardia, se dirigirían a los Puntos de Recogida, donde las dotaciones de expertos en Recuperación cargarían los carros inutilizados, para su transporte a la terminal de ferrocarril. Un beneficio derivado fue el descenso inmediato en la incidencia de averías de remolques.

Los Escuadrones de Entrega Avanzada eran otro eslabón esencial en la cadena, llevando a cabo dos funciones para sus respectivas formaciones acorazadas. Retenían a los tripulantes ilesos de los carros de combate inutilizados, así como a las tripulaciones de reemplazo, hasta que hubiera vehículos disponibles, y entregaban los carros de combate nuevos y reparados a los regimientos por medio de dichas tripulaciones. Al principio su organización era bastante precaria; como se ha mencionado, durante la operación «Crusader» los dos escuadrones de entrega avanzada del Ejército eran, de hecho, los Esc. «A» y «B» del 7.° RTR.

Finalmente, vale la pena mencionar lo que, casi con seguridad, fue el transporte más largo de toda la campaña, cuando el 50.° RTR fue enviado a reunirse con la 23.ª Brig. Acor. durante el avance sobre Trípoli. Los carros de combate se cargaron en transportes cerca de El Alamein, a finales de noviembre de 1942, y no se descargaron hasta el 8 de enero de 1943, 16 km al oeste de Nofilia, en Tripolitania, en un trayecto de 1.600 km.

LÁMINAS EN COLOR

(Documentación y titulares de David List.)

A1: Carro de combate ligero Mk VIB, Esc. «C», 1.° RTR, 7.ª División Acorazada; mayo de 1940.
Enviados a Egipto en 1938, en color arena con dibujos naranja al azar, los carros de combate del 1.° RTR eran de color arena al estallar la guerra; llevaban el símbolo de la División Móvil Egipto y el número de serie de unidad divisionaria en blanco y rojo, respectivamente en el frontal de los guardabarros derecho e izquierdo, tal como se indica. El jerbo se añadió, completando el ahora famoso símbolo de la formación, después de mayo de 1940. Los distintivos tácticos de escuadrón eran de los colores especificados para los batallones de carros de combate: rojo para el «A», amarillo para el «B», azul para el «C», y el de plana mayor en el color del batallón, esto es, rojo. En el frontal se llevaban símbolos en negro sobre amarillo de paso de puentes, y el número de Departamento de Guerra en blanco sobre negro, a cada lado del casco, aunque éstos se borraban a menudo al pintar encima. Los carros de combate del 1.° RTR tenían nombres con la letra «A», siguiendo la tradición de la Primera Guerra Mundial, en blanco sobre el rojo del batallón.

Tripulante de Grant del 5.° RTR con el segundo modelo de casco de carrista norteamericano, dando la orden de «Reunión» con banderas de señales.

A2: Carro de combate ligero Mk VIB, Esc. «C», 1.° RTR; agosto de 1940.
En mayo de 1940, la 7.ª Div. Acorazada efectuó varios experimentos de mimetizado que culminaron en el esquema «Caunter», ideado por el gral. brig. Caunter, comandante de la antigua Brig. Acorazada Pesada, que se convertiría en la 4.ª Brig. Acorazada; consistía en áreas oblicuas horizontales de negro, verde y piedra claro, de arriba abajo. Los números del Dept. de Guerra quedaban ocultos por la pintura, y también, con frecuencia, los símbolos de paso de puentes. En agosto el jerbo había sido añadido a algunos carros de combate, pero no a todos. Las viejas placas de matrícula civiles se habían limpiado con chorro de arena –véase vista posterior– pero en el caso del «Aberdeen» han sido retocadas en

Conocida, pero anteriormente no identificada, foto de Sherman III en el momento del Segundo Alamein. Entregados originalmente al 47.° RTR para la batalla, fueron transferidos a los Queen's Bays, de la 2.ª Brig. Acor., a finales de noviembre para reponer bajas. Todos están pintados de rosa desierto, con o sin sombreado verde; los dos más próximos son el T.74308 y el T.74275. Obsérvese la red mimética y la habitual confusión de latas y cajas vacías después de reabastecerse. (Foto: RAC Tank Museum.)

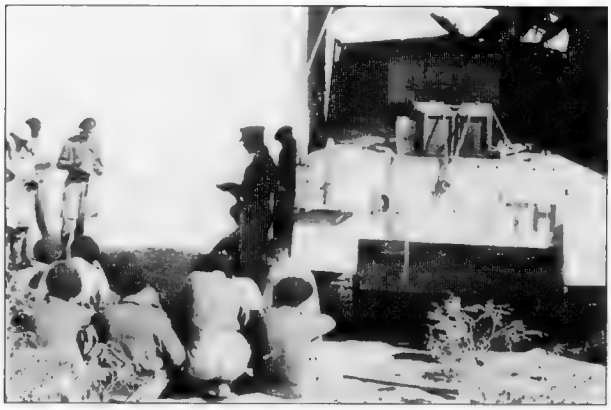
negro. Los símbolos de escuadrón eran los mismos. (Las unidades de caballería parecen haberse decantado por un estilo contorneado, con el número de sección en blanco al lado; el dibujo auxiliar muestra el de un carro de combate del 8.° de Húsares, cuyo número de unidad era «25»). Las banderolas tenían los colores de la sección en los carros de combate de los comandantes de sección, y eran rojo liso en los demás, y se colocaban en la «posición del día» para indicar fuerzas amigas, en este caso, «dos en lo alto». Las bases de las antenas, a veces eran blancas para identificación nocturna, y a veces del negro natural.

B1: Carro de combate de crucero Mk I (A9), gral. brig. A.C. Willison, CG 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; operación «Crusader», noviembre de 1941.

Tras salir mal parada en la primera ofensiva alemana de marzo de 1941, la 3.ª Brig. Acorazada se retiró al perímetro de Tobruk donde, en octubre, fue redenominada 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército, bajo el mando del gral. brig. A.C. Willison. La brigada fue muy reforzada en los meses anteriores a «Crusader»; dos A9, atrincherados en el aeródromo de la carretera de Derna después de averías mecánicas durante las operaciones de marzo, fueron recuperados por el Pelotón de Reparaciones Ligeras de la Brigada y reequipados por los Talleres como carros de combate de mando. El carro de combate de Willison tiene un acabado pizarra y gris plateado sobre piedra claro, y parece haber conservado los distintivos originales, sin insignias adicionales: el triángulo del Esc. «A» y el número «9» en la torre. Delante de éstos se ve el panel blanco y rojo de identificación, ordenado para esta operación en ambos lados de la torre y del frontal de los guardabarros. Las banderolas azules se llevaban en la «posición del día» (para el 17-26 de noviembre, «dos en lo alto»); debajo de ellas hay la banderola de mando de brigada, marrón, roja y verde, con la insignia de la brigada: una margarita blanca, amarilla y verde. ¡Obsérvese que también lleva una media de mujer en la antena!

B2: Carro de combate de crucero Mk IIA (A10), 2.° RTR, 7.ª Brig. Acorazada, 7.ª Div. Acorazada; operación «Brevity», mayo de 1941.

Separado de la 3.ª Brig. Acorazada en el Reino Unido y enviado a reforzar la 7.ª Div. Acorazada a tiempo para la operación «Compass» en diciembre de 1940, el 2.° RTR desembarcó con el mimetizado original y con todos sus distintivos. Se pintaron por encima de color arena claro con patrones miméticos gris negruzco. El T.9224 era un carro de combate de reposición, recogido el 16 de abril de 1941 por el 2.° RTR y transferido al 7.° de Húsares el 9 de julio del mismo año. No se ha añadido ningún distintivo. El carro de combate parece estar pintado de piedra claro con franjas marrón púrpura y gris



Reunión del Grupo de Órdenes en torno a un Sherman III del Cuartel General de la 24.ª Brig. Acor., oculto bajo su disfraz de «camión».

plateado. El número del Dept. de Guerra ha sido repintado en negro y el soporte de la antena, de blanco. Para el 14 de mayo se habían ordenado banderolas amarillas, una en lo más alto y otra en medio.

C1: Carro de combate de crucero Mk IVA (A13 Mk II), CG adelantado, 2.ª Div. Acorazada; febrero de 1941.

Esta División llegó a Oriente Medio en diciembre de 1940 con sus 1.ª y 3.ª Brigadas Acorazadas. Se formó un CG adelantado en enero de 1941 con cinco vehículos acorazados de mando (VAM), dos «monturas de guerra» (una para el comandante y otra para su ayudante de campo), tres carros de combate de crucero y tres ligeros para la Sección de Protección, y once automóviles de exploración. Antes siquiera de haber entrado en acción, los carros de crucero fueron transferidos a la 7.ª Div. Acorazada y la 1.ª Brig. Acorazada fue enviada a Grecia. Cuando la disminuida División fue enviada a la lucha, fue cogida y aplastada por la primera ofensiva de Rommel, apropiándose Rommel y Streich de dos de los VAM para su propio uso. Este A13 Mk II del Escuadrón de Plana Mayor lleva el símbolo de formación divisionaria, un yelmo blanco de caballero sobre rojo, a la izquierda de la plancha posterior de la torre, y el número de serie de la división, «40», en blanco sobre negro, a la derecha. Su nombre, *Evelyn*, y el número del Dept. de Guerra (sin confirmar) están en blanco. El carro de combate está pintado de piedra claro, con franjas de pizarra y gris plateado.

C2: Carro de combate de crucero Mk VI Crusader I (A15), Esc. «C», 10.º de Húsares, 2.ª Brig. Acorazada, 1.ª Div. Acorazada; febrero de 1942.

Los Crusader del 10.º de Húsares estaban pintados de piedra claro liso sin franjas. El número de unidad divisionario iba en blanco sobre rojo en el frente del guardabarros izquierdo, visto de frente, y el símbolo de la división, un rinoceronte blanco en un óvalo negro, en el derecho; éstos se repetían en orden inverso detrás del carro. Los distintivos tácticos de escuadrón y nombres estaban en azul en todo el regimiento y las banderolas eran normalmente del mismo color; en la ilustración figura el signo de identificación de la 2.ª Brig. Acorazada en el período previo a la operación «Lightfoot». El número T.15750 del Dept. de Guerra está en negro.

C3: Carro de combate de crucero Mk VI Crusader II (A15), 9.º de Lanceros, 2.ª Brig. Acorazada, 1.ª Div. Acorazada; operación «Lightfoot», octubre de 1942.

A diferencia de los Sherman del resto del regimiento, que fueron mimetizados por una unidad de mimetización de los Reales Ingenieros, los Crusader agrupados en el Esc. «A» y Plana Mayor del Reg. parecen haber conservado en general su antiguo color piedra claro liso, aunque como mínimo algunos tenían líneas onduladas blancas pintadas al azar sobre los costados del casco, señalando los bordes del nuevo esquema mimético que estaba a punto de aplicarse cuando la unidad de mimetización fue llamada a otra parte, dejándolo sin terminar. El nombre del carro está en negro, flanqueado por el número de serie de unidad divisionario en blanco sobre rojo, y por un símbolo de formación borrado que sugiere que se trata de un carro de combate de reposición. El distintivo del Esc. «A» está pintado en amarillo en el lado derecho de la torre, vista de frente. Lleva izadas en posición central una banderola roja y una blanca, la secuencia para el 26 de octubre de 1942. El «401» escrito con tiza sobre un cartel negro indica el lugar del carro de combate en la columna para el paso por la brecha en el campo de minas. Hemos puesto una posible banderola regimental roja y negra, indicando el carro de combate de un comandante de escuadrón o de un navegante.

D1: Carro de combate de infantería Mk II Matilda (A12), Esc. «A», 4.º RTR, 32.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; operación «Crusader», noviembre de 1941.

Los batallones regulares de los RTR mantenían la tra-

dición de nombrar a sus carros de combate con la inicial que correspondía a su propio número. Cuando el 4.° RTR llegó al desierto, en 1941, la mayoría de sus nombres empezaban con «D» y estaban pintados en los costados del casco, aunque en algunos casos el nombre aparece también en la plancha frontal. El 7.° RTR pintaba sus nombres –empezando con «G»– a los lados de la cámara de conducción; un estilo inusual visto durante «Battleaxe» fue el de *Gamecock II*, mandado por el cdte. J. Holden, comandante del Esc. «A», y conducido por el cabo Les Bowie, un antiguo técnico en efectos especiales cinematográficos, ¡de ahí la licencia artística! Ilustramos también el rotulado normal, como el de *Grimsby*. En Nibeiwa, un Matilda del 7.° RTR llevaba una calavera en el centro del morro; el número del Dept. de Guerra desgraciadamente se desconoce. *Duck* y *Donovan* muestran las ligeras variaciones típicas en el estilo de rotulación de los nombres en las planchas frontal y trasera de los Matilda del 4.° RTR.

Todos los batallones de las Brig. de Carros de Combate del Ejército conservaron insignias con el color individual del escuadrón rodeando el número de sección, en blanco para el comandante del escuadrón y en el color del mismo para los demás carros de combate. Para la defensa de Tobruk y la salida para enlazar con el 13.° Cuerpo de Ejército, se pintaron números blancos en los lados del casco de los carros de combate de los comandantes de escuadrón del 4.° RTR y Esc. «D» del 7.° RTR. Para los «Crusader», el 4.° RTR empleaba banderolas de identificación azules, con banderolas de mando cuando correspondiera. Delante de la cúpula del «Drake» está fijada una «banderola» de lata azul con un «1» blanco. Para «Crusader» se ordenaron específicamente paneles de identificación blancos y rojos, puesto que se sabía que el enemigo estaba utilizando algunos carros de combate británicos capturados; resultaron muy impopulares porque ofrecían un excelente punto de referencia para apuntar y se restregaron con arena y aceite una vez logrado el enlace.

D2: Carro de combate de infantería Mk II Matilda (A12), 42.° RTR, 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército; operación «Crusader», 25 de noviembre de 1941.

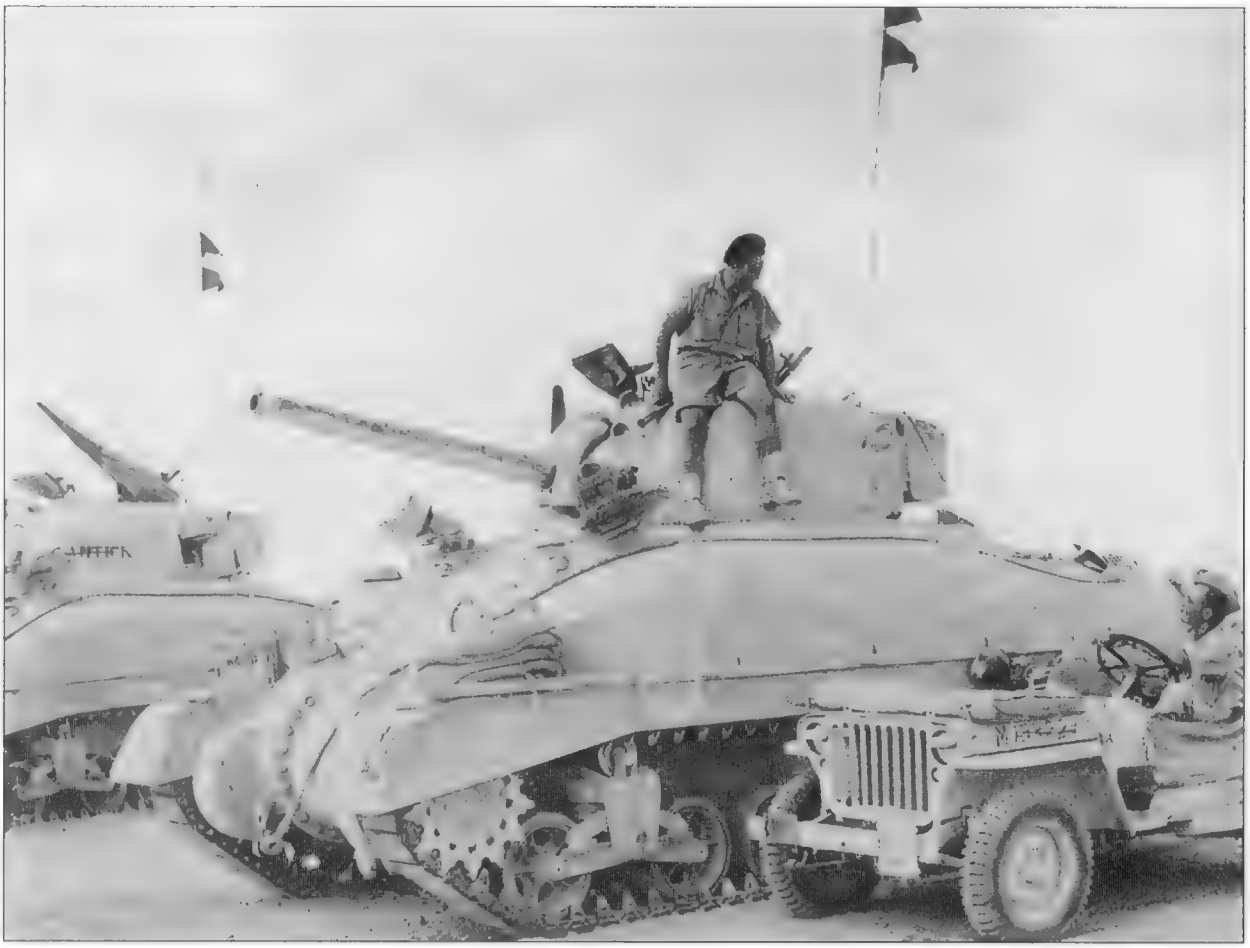
En el curso del exitoso ataque a Omar Nuovo y Omar Libio con dos escuadrones del 42.° y uno del 44.° RTR,

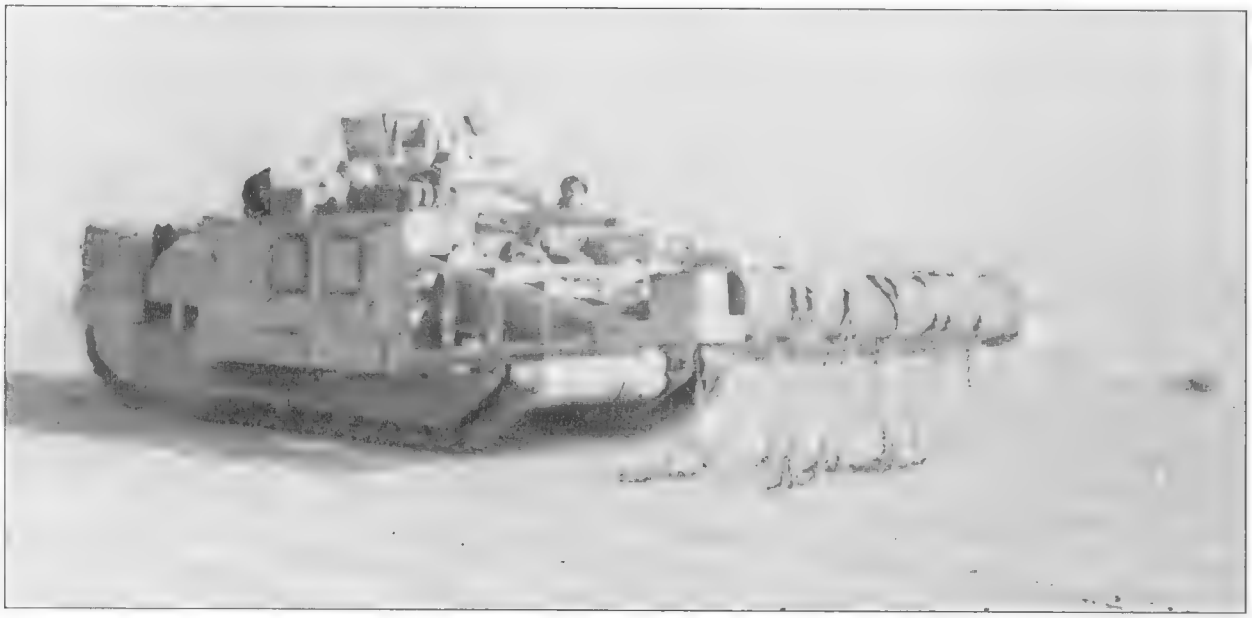
Una clásica fotografía de los M4A1 Sherman II de casco de fundición de los Queen's Bays en el Segundo Alamein. El mimetizado es verde sobre rosa desierto y, aunque ha intervenido el censor, los frentes de los guardabarros llevan (a la izquierda según se ve) el símbolo del rinoceronte de la 1.ª Div. Acor. y (derecha) el número de serie de la unidad, «85», en blanco sobre rojo, una inversión de las posiciones habituales. El más próximo a la cámara es el T.145063; los nombres no se ven en las fotos de estos carros de combate, pero el regimiento solía poner a sus vehículos nombres de caballos de carreras. (Foto: RAC Tank Museum.)

la 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército sufrió fuertes pérdidas ante los cañones contracarro alemanes; sus «lisiados» fueron reunidos en el Pelotón de Recuperación Ligera de la Brigada, en el área de Sidi Azeiz. La mañana del día 25 había allí 16 Matilda, algunos sobre sus orugas, otros sobre transportes Scammell, con la munición y pertrechos apilados al lado, listos para el trabajo de reparación. Entonces, un grupo de Panzer alemanes los cogió por casualidad y avanzó para darles un rápido «remate». Las tripulaciones desmontadas del 42.° RTR ocuparon inmediatamente sus carros de combate «muertos» y consiguieron contener al enemigo el tiempo suficiente para que pudiesen escapar el personal técnico y los camiones de suministro. A su regreso, varias horas más tarde, encontraron todos los Matilda y varios Panzer destruidos y humeando, y a las tripulaciones británicas muertas en torno a sus «inválidos».

El 42.° y el 44.° RTR eran batallones Territoriales y nombraban sus carros de combate con la inicial que les correspondía según su número, en una «segunda vuelta al alfabeto», correspondiendo al 42.° nombres con «P» y al 44.° nombres con «R». (*Phantom*, T.6968, era el carro de combate del comandante del 42.° RTR en la batalla por los Omar.) El símbolo del diábolo rojo de la brigada y el número de serie de unidad lo llevaban algunos carros de combate, pero no todos; *Phan-*

A pesar de las marcas del censor, la copia original de esta foto revela el rinoceronte de la 1.ª Div. Acor. encima del número de serie de la unidad, «71», en el guardabarros más cercano, identificando un Sherman II de CG, 2.ª Brig. Acor. El acabado rosa desierto del T.145029 ha sido marcado con una línea de contorno blanca por una Unidad de Mimetización, que ha sido llamada a otro lugar antes de completar el esquema de los carros de combate de la brigada, de modo que algunos combatieron de esta manera en el Segundo Alamein. El carro de combate más apartado se llama *Antick*. (Las líneas blancas sugieren el probable origen de otros conocidos esquemas de color de este período, con un conspicuo borde blanco alrededor del más oscuro de dos o más colores miméticos; esto puede verse en los Priest y Grant.)





tom los llevaba y los hemos incluido en este carro de combate. Muchos tenían el esquema mimético de líneas oblicuas horizontales rectas y los paneles de identificación para VAC, durante la operación «Crusader». Hemos ilustrado este ejemplar en color piedra claro con franjas superpuestas verdes y marrón púrpura.

E1: Carro de combate de infantería Mk III Valentine II, Esc. «C», 40.° RTR, 23.ª Brig. Acorazada, 8.ª Div. Acorazada; operación «Splendour», 22 de julio de 1942.

La 23.ª Brig. Acorazada fue enviada a Oriente Medio previamente pintada y parcialmente lista para la batalla, aunque quedaba mucho por hacer en materia de tropicalización de las radios y aclimatación de las tripulaciones. Se reunieron carros de combate de la 23.ª y 24.ª Brig. Acorazadas para completar la dotación de la 23.ª. El esquema de Oriente Medio se había aplicado sobre el mimetizado de clima templado, y en este carro quedan algunos rastros y un área de verde al descubierto en el distintivo de escuadrón/sección de la torre. El 22 de julio no se llevaba ninguna banderola. El *Culloden* era el carro de combate del alférez E.L.Wiard, comandante de la 10.ª Sec., Esc. «C». Este valiente oficial alcanzó de hecho el objetivo final de la brigada, bajo el intenso fuego de la barrera de cañones contracarro del CG del DAK, antes de ser puesto fuera de combate y hecho prisionero. La banderola azul, de 15 x 23 cm, se llevaba en estas fechas en el carro de combate del gral. de brigada; para detalles de otras banderolas de mando, véase F2.

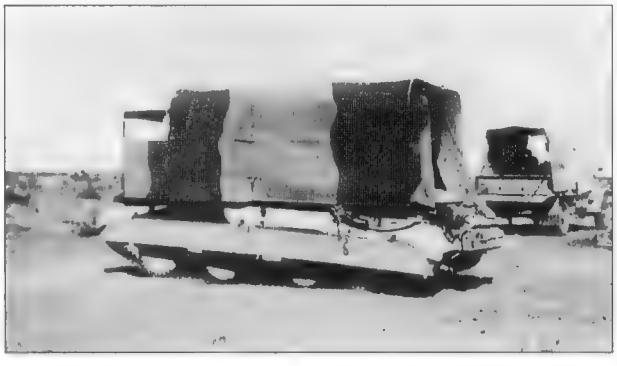
Los Matilda Scorpion se utilizaron por primera vez para abrir brechas en los campos de minas durante la operación «Lightfoot» y cumplieron bien su misión, aunque todos 12 quedaron inutilizados. Obsérvense las luces para mantener la posición en las varillas de detrás de la torre.

E2: Carro de combate de infantería Mk III Valentine II, Esc. «C», 40.° RTR, 23.ª Brig. Acorazada; septiembre de 1942.

Tras el desastre de la operación «Splendour», se reconstituyó rápidamente la dotación del 40.° RTR para evitar la disolución del batallón, suerte que corrió la 24.ª Brig. Acorazada después de «Lightfoot» y «Supercharge». Había poco tiempo y menos ganas de mantener todo un conjunto de distintivos, con el regimiento continuamente en el área de vanguardia, en acción o realizando «tretas» en preparación de «Lightfoot». Este carro de combate es probablemente de reposición, con el acabado en piedra claro y verde del Dept. de Armamento y Material. El único distintivo es el nombre *Cheetah*, cuidadosamente pintado en rojo con sombreado negro en la plancha frontal; se repetía con caracteres ligeramente más pequeños en el centro de la plancha posterior del casco. Lleva dos banderolas rojas como marca de identificación; puesto que el carro de combate está equipado con una brújula solar, la otra bandera probablemente sea azul, lo que indica un vehículo de navegante, una alternativa común al largo gallardete negro de puntas cuadradas que cumplía la misma función.

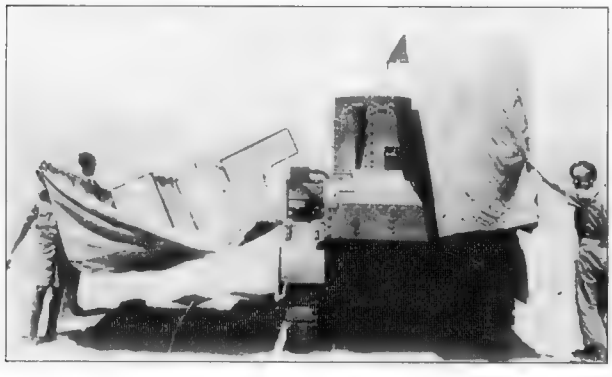
Para la operación «Lightfoot», al 46.° RTR de esta brigada se le entregaron 12 «accesorios desminadores

Lobos con piel de cordero y corderos con piel de lobo... Se crearon unidades falsas de carros de combate en los «huecos» de la secuencia de numeración de los RTR, para despistar al Servicio de Información enemigo; batallones de las series «30», «60» y «100» aparecían y desaparecían por orden de la Fuerza «A» y de su comandante, el notable gral. brig. Dudley Clarke. Durante la operación «Crusader» dos de estas unidades, el 10.° RTR y el «F» RTR, amenazaron con éxito el flanco alemán desde concentraciones en Siwa y Giarabub. Entre diciembre de 1941 y enero de 1942, la 1.ª Brig. de Carros de Combate del Ejército tenía un regimiento adicional de Crusader, el 101.° RTR; también el 37.° RTR había tapado aparentemente la brecha abierta en la 4.ª Brig. Acor., en noviembre de 1941, con 52 M3 falsos. (Estas unidades eran tripuladas por pequeños destacamentos de tropas de carros de combate y de infantería; un carro de combate falso sólo requiere un conductor.) Los carros de combate falsos se entremezclaron con unidades reales en las encarnizadas luchas de mayo-agosto de 1942, persuadiendo al DAK de que *eran* falsas. Se utilizaron continuamente «Sunshield», o disfraces de camión, para ocultar los efectivos en carros de combate hasta el momento de contacto. La foto inferior muestra unos «Crusader» móviles magníficamente hechos de listones y lona e impecablemente pintados. Estos vehículos del 101.° RTR están construidos sobre camiones; nótese la posición al descubierto del conductor, delante de la falsa torre. En la foto superior, un remolque para dejar huellas, llevado detrás de los mismos, para engañar al reconocimiento aéreo. A la derecha, un A13 y un Stuart disfrazados de camión.



de rodillo» o «rodillos Fowler». Cinco Valentine equipados de este modo se agregaron a la unidad en su marcha hasta el punto de partida, yendo luego delante de los carros de combate hacia la batalla, el 23 de octubre. Fueron utilizados de nuevo el día 28, resultando una adición útil a los equipos de apertura de brechas de los Reales Ingenieros y a los Scorpion, que sufrían bajas elevadas tanto por las minas como por el fuego enemigo. Para cuando los campos de minas fueron forzados, los cinco Valentine estaban fuera de combate, no tomando ya parte en las subsiguientes operaciones en El Alamein. Las fotos indican un esquema general de color muy similar al del *Cheetah*, completamente desprovisto de distintivos.

F1: Carro de combate ligero M3 Stuart I, gral. brig. A. Gatehouse, Esc. de Plana Mayor, 4.ª Brig. Acorazada, 7.ª Div. Acorazada; operación «Crusader», noviembre de 1941. Para «Crusader», toda la brigada fue equipada con «honeys»; aunque superados en alcance y armamento en relación con los carros de combate alemanes, justificaron su valía mediante el empleo de tácticas flexibles y su superior velocidad, bajo la serena dirección del gral. brig. Gatehouse. Este general de brigada ejercía el control desde una cómoda tumbona en la cubierta posterior de su propia «montura de guerra», que aquí se ilustra.



Gatehouse estaba afortunadamente ausente cuando el campamento nocturno del CG de la Brigada y del 8.° de Húsares fue arrollado por una agrupación de combate alemana. Posteriormente ascendió al mando de la 10.ª Div. Acorazada en El Alamein. Su M3 es anodino; está pintado en piedra claro y gris plateado, con paneles blanco-rojo-blanco en los lados de la torre y guardabarros delanteros, el rombo de Plana Mayor en rojo en la torre, el símbolo divisionario en el guardabarro frontal izquierdo según se ve, y el número del Dept. de Guerra T.28174.

F2: Banderolas de antena y banderas de señales. El uso de banderolas de antena respondía a cuatro categorías principales: (a) identificación amigo o enemigo; (b) prelación dentro de una unidad o formación; (c) indicadores de rango o posición; (d) transmisión de mensajes u órdenes visuales.

La identificación se basaba en el número y posición de pequeñas banderolas triangulares, izadas para un día concreto o una operación determinada, según instrucciones de las formaciones superiores. El color no se distinguía a casi ninguna distancia, por lo que la posición constituía la identificación principal; muchas de las explicaciones a las láminas dan ejemplos específicos de esto, como «dos en lo alto», una fórmula muy empleada, ya que permitía la identificación a la mayor distancia posible. Dado que las unidades estaban en el desierto lejos de las fuentes de suministro, se improvisaban a menudo sucedáneos de banderolas más o menos cuidados. Como comentario general al uso de banderolas, hay que tener presente, no sólo la imposibilidad de poner en práctica un sistema complejo bajo condiciones de combate, sino también la apreciada tradición del Ejército británico de mantener las «peculiaridades tribales».

El color de las banderolas de identificación quedaba normalmente determinado por la antigüedad de un escuadrón dentro de un regimiento, o de un regimiento dentro de una brigada, basándose en la secuencia rojo, amarillo, azul; si era necesario dar cabida a más unidades, el verde y el blanco se suponía que debían utilizarse para el cuarto y quinto grado de antigüedad. Así, el regimiento más antiguo de una brigada empleaba banderolas rojas, etc. Sin embargo, puesto que las unidades eran transferidas con bastante frecuencia, y dado que una unidad de reemplazo podía tener mayor o menor antigüedad que la unidad original según qué guerra de los siglos XVII, XVIII o XIX hubiese motivado su constitución original, estos colores cambiaban de vez en cuando dentro de las brigadas. No tiene sentido tratar de generalizar sobre este punto, y no existe más alternativa que la referencia directa para tratar de determinar el color utilizado por una unidad dada en una fecha determinada.

Las banderas y banderolas de rango y posición variaban considerablemente, pero los sistemas oficialmente prescritos eran obedecidos como mínimo en algunos casos. Estas banderas se izaban normalmente además de las banderolas básicas de identificación. Las

variaciones en los colores regimentales o de cuerpo de ejército, con adición de símbolos de regimiento o formación, eran bastante corrientes.

1: es una banderola de comandante de brigada, de 30 x 91 cm, en el rojo adoptado por el comandante de la Brig. Ligera a principios de 1940; el comandante de la Brig. Pesada llevaba una banderola verde similar, y parece haberse conservado así cuando las designaciones de las brigadas dentro de una división cambiaron a más o menos antigua. Sin embargo, véase la típica variación libre empleada por el gral. brig. Willison (lámina B1); se hizo también cierto uso de una banderola azul de 15 x 23 cm por parte de los comandantes de brigada.

2: es una bandera de comandante de batallón o regimiento (dependiendo de si es un RTR o de Caballería), de 46 x 91 cm, en el color correspondiente a la antigüedad dentro de la brigada y con el número de serie de la unidad, el mismo que está pintado al frente y detrás de los carros de combate. En este caso es el «67» en azul del 10.° de Húsares, 2.ª Brig. Acor., 1.ª Div. Acor., en febrero de 1942.

3: se trata de una alternativa con el color del regimiento, izada por el col. O'Carroll, del 4.° RTR, en las batallas de salida de Tobruk. Es del azul característico del 4.° RTR y lleva el número real del batallón. Se sabe de banderas de RTR a franjas marrones, rojas y verdes, con el número del batallón, pero una foto de este carro de combate parece ciertamente indicar una banderola de un solo color.

4: muestra una banderola reglamentaria de dos puntas de comandante de escuadrón, de 23 x 48 cm, en el color correspondiente a la antigüedad (de acuerdo con la práctica de la unidad) del regimiento o escuadrón. Lleva el distintivo de escuadrón en blanco, aquí el cuadrado del Esc. «B», sobre amarillo, bien del Esc. «B», bien del segundo regimiento más antiguo en la brigada. Los rectángulos de color liso, con o sin símbolo de escuadrón, también eran corrientes.

5: banderola de comandante de sección, de 23 x 33 cm; oficialmente, se suponía que debía ser del color de base del escuadrón (rojo, amarillo o azul), con 2 barras de 5 cm del color de la sección (rojo, amarillo, azul, verde o blanco) en diagonal. Así, la combinación de la figura es la del comandante de la 9.ª Sec., la primera del Esc. «C»: barras rojas sobre azul. Cuando coincidían los colores de sección y escuadrón, parece que la base tenía que ser negra, con el borde del color del escuadrón; por ejemplo, el comandante de la 1.ª Sec., Esc. «A», llevaría una banderola negra bordeada de rojo con dos barras rojas. El mantenimiento de este sistema –exageradamente burocrático– en condiciones de combate tiene que haber resultado totalmente imposible en la mayoría de los casos.

6: una alternativa corriente era utilizar el color del escuadrón, con el número de sección, o una combinación del distintivo del escuadrón y el número de sección; aquí, 1.ª Sec., Esc. «A».

7: menos común era el tipo de diseño del 3.° de Húsares, que según parece empleaba banderolas del color del escuadrón, con el emblema del «caballo de Hannover» del regimiento en el color de la sección; aquí, el del comandante de la 8.ª Sec., Esc. «B».

Las banderas para transmitir órdenes o señales –normalmente sostenidas a mano con palos, pero en algunos casos atadas a las antenas– se mantuvieron básicamente sin cambios durante toda la campaña, y eran las siguientes:

8: «Estoy fuera de combate». A partir, aproximadamente, de abril de 1941 se utilizó un cuadrado rojo liso para: «Estoy fuera de combate en un campo de minas», después de haberse perdido demasiados carros de combate que iban a investigar la señal anterior izada por un camarada.

9: es la bandera para la orden de «Acción».

10: es la bandera para la orden de «Reunión».

11: es la bandera para la orden de «Adelante».

G1: Grant I, Esc. «C», 3.° RTR, 4.ª Brig. Acorazada, 7.ª Div. Acorazada; operaciones de Gazala, mayo de 1942.

Esta unidad, fotografiada en tránsito, tenía carros de combate pulcramente pintados con inclusión de personajes de dibujos animados elaborados por profesionales; en este caso, parece tratarse de uno de los «Tres cerditos» de Walt Disney en actitud de pelea. Los colores miméticos parecen ser piedra claro, aplicado sobre el verde olivo apagado original, con manchas de marrón púrpura. Tristemente, el T-24243 se convirtió en una chatarra humeante en Bir Harmat, el 30 de mayo, junto con tres de sus compañeros, pero la 15.ª y la 21.ª Panzer también recibieron lo suyo.

G2: Grant del comandante supremo, Sección de Plana Mayor General, Esc. de Protección, CG Táctico del 8.° Ejército; operaciones «Lightfoot», «Supercharge» y «Fire-Eater», octubre de 1942-enero de 1943.

Cuando Montgomery asumió el mando del 8.° Ejército, decidió que su CG táctico estaría acorazado y se-

parado del bullicio del CG principal. La Plana Mayor se formó con elementos del 6.° RTR, que estaba reconstituyéndose después de las batallas de Knightsbridge, junto con automóviles blindados de unidades británicas y suraficanas en distintos momentos, y una batería de artillería antiaérea ligera. La Sección de Plana Mayor General del escuadrón consistía en la «montura de guerra» del comandante supremo, un Grant modificado, y otra para su Jefe de Estado Mayor, entregadas ambas el 13 de octubre de 1942. Según propia suge-

Los únicos carros de combate de la Commonwealth en el Sahara eran los regimientos de caballería divisionaria australiano y neozelandés, cuyos cometidos eran el reconocimiento y la protección de flanco. La 6.ª Div. Cab. australiana llegó con transportes en 1940; tras la caída de Bardía, en enero de 1941, sus Esc. «A», «B» y «C», llamados «Dingo», «Rabbit» y «Wombat» respectivamente, adquirieron vehículos acorazados italianos, que utilizaron durante un corto período, abandonándolos cuando se averiaban o se quedaban sin combustible. «Dingo» tenía cinco M11 y un M13, llegando hasta el puerto en el asalto a Tobruk del 21 de enero; los otros dos escuadrones tenían dos M13 cada uno. A principios de 1941 llegaron la 7.ª y 9.ª Div. australianas, la primera sin su unidad de caballería; la 6.ª y la 9.ª combatieron de forma impresionante en la Siria de Vichy con transportes, algunos carros de combate ligeros y, brevemente, con R-35 capturados. La 6.ª y 7.ª Div. abandonaron Oriente Medio a principios de 1942; la 9.ª Div. Cab. fue apresuradamente reequipada con Stuart y Crusader y trasladada del norte de Siria a Egipto. Esta unidad encabezó la ruptura en el sector costero del frente de El Alamein el 3 de noviembre de 1942, avanzando aquel día más de 32 km, hasta El Daba.

La 2.ª Div. Cab. neozelandesa combatió con transportes y carros de combate ligeros en Grecia y durante la operación «Crusader»; reequipada con Stuart, combatió en el Segundo Alamein con la 9.ª Brig. Acor., destacando en el avance hacia Túnez.

La foto muestra los canguros blancos pintados ostensiblemente en la torre y casco de los vehículos italianos capturados por la Caballería Divisionaria de la 6.ª Div. australiana.

rencia del general, su Grant se llamó «Monty». Los tripulantes eran el cdte. J. Poston (11.° de Húsares), ayuda de campo del comandante supremo; el tte. J. Mouldon, MC (6.° RTR), operador de radio; el sgto. «Paddy» Kennedy (6.° RTR), tirador principal; el soldado de caballería Fegan (6.° RTR), cargador; y el cabo J. Fraser, BEM, MM (6.° RTR), conductor. El carro de combate estaba pintado de verde sobre rosa desierto; llevaba el símbolo del 8.° Ejército en el guardabarros frontal izquierdo, según se ve, y el nombre con adornada caligrafía, en negro sobre blanco. En las antenas izaba las banderolas de identificación estándar y la bandera personal del comandante supremo en rojo-negro-rojo. (Una bandera similar en rojo-blanco-rojo identificaba un comandante de cuerpo de ejército, y una bandera roja de dos puntas de este tamaño, un comandante de división.)

H1: Sherman II (M4), Esc. «C», 3.° de Húsares del Rey, 9.ª Brig. Acorazada; «Cacería de los Grafton Hounds», operación «Supercharge», 2 de noviembre de 1942.

La 9.ª Brig. Acorazada se utilizó como ariete para golpear el «frente contracarro» del Eje en la línea denominada «Grafton», un homenaje al *Master of the Foxhounds* de los Grafton Hounds, que sirvió en la Royal Wiltshire Yeomanry. Se consideraba aceptable un 100 % de bajas para alcanzar el objetivo, y éste fue casi el precio que pagó esta brigada exclusivamente formada por Caballería. Los Sherman se recibieron muy tarde en estas unidades, dejando muy poco tiempo para aplicar esquemas miméticos o nombres regimentales; algunos llevaban un mínimo de distintivos, como aquí: el distintivo táctico del escuadrón, el número del Dept. de Guerra y el símbolo de formación y número de serie de unidad de la brigada. Probablemente llevaba el redondel de la RAF en la cubierta posterior. Izaba banderolas en la «posición del día», en colores de antigüedad (rojo para el 3.° de Húsares, amarillo para la Royal Wiltshire Yeomanry y azul para la Warwickshire Yeomanry). La hoja de helecho blanca sobre negro de la 2.ª División neozelandesa se añadió después de la operación como «honor de batalla».

H2: Sherman III (M4A2), antes en el 41.° RTR, 24.ª Brig. Acorazada, operación «Lightfoot», 23 de octubre de 1942; en uso por los Royal Scots Greys, «Honey Hill», diciembre de 1942.

Los Sherman de la 24.ª Brig. Acorazada conservaron el símbolo de «Adelante» de la 8.ª Div. Acorazada y utilizaban la secuencia de números de serie de unidad 71, 40, 86, 67. Llevaban el nombre del carro de combate en la parte trasera del casco, bien grande, y el redondel de la RAF en la cubierta del motor. Los distintivos de escuadrón seguían la secuencia de colores habitual, pero el 41.° parece haber empleado grandes indicativos en la torre además de aquéllos.

Cocky fue puesto fuera de combate en un campo de minas durante El Alamein; fue recuperado, reparado, transferido al 47.° RTR, y luego asignado a los Greys para la operación «Fire-Eater». Los Greys parecen haber borrado el símbolo original de formación y añadido su propio emblema, mitad superior blanca e inferior negra, normalmente con un cardo verde y morado superpuesto, pero que no se ve en la foto utilizada para esta ilustración. *Cocky* fue puesto fuera de combate de nuevo en la batalla de «Honey Hill», el 17 de diciembre de 1942. Nótese el indicativo «anulado» en el círculo del Esc. «C».

CARROS DE COMBATE

Con el paso de los años, se han multiplicado también las generalizaciones sobre la campaña del norte de África, y aunque tales generalizaciones pueden contener un núcleo de verdad, precisan una revisión. La más oída, entre los detractores, es la queja de que Gran Bretaña se vio obligada a desplegar un elevado porcentaje de sus efectivos disponibles en la zona, mientras que Alemania empleó sólo unas cuantas divisiones. Esto no tiene en cuenta el hecho de que el comandante supremo británico en Oriente Medio tenía que organizar simultáneamente operaciones sobre una vasta área que incluía Persia, Irak, Siria, Eritrea, Etiopía y Somalia, y que, en dos ocasiones, cuando la victoria parecía estar al alcance de su mano, se vio obligado a enviar refuerzos muy considerables a otros teatros. Este punto de vista tampoco contempla el hecho de que si Alemania hubiese empleado más tropas de calidad, y sobre todo si las hubiese tenido adecuadamente abastecidas, podría haber obtenido un mejor resultado; en definitiva, el Alto Mando alemán prefirió un enfrentamiento limitado, que inmovilizara a numerosas divisiones británicas en defensa de las vitales áreas petrolíferas de Oriente Medio, y que de otro modo hubieran podido regresar al continente europeo.

BRYAN PERRETT nació en 1934 y se educó en el Liverpool College. Sirvió en el Real Cuerpo Acorazado, en el 17.°/21.° de Lanceros, Westminster Dragoons y Real Regimiento de Carros, siéndole concedida la condecoración Territorial. Es escritor, y ha publicado numerosos libros y artículos sobre todos los aspectos de la guerra acorazada desde la Primera Guerra Mundial hasta el presente. Está casado y vive en Lancashire.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

LOS CARROS PESADOS JS-2 Y JS-3
EL TRANSPORTE DE PERSONAL M-113
INFANTERÍA MECANIZADA
CARROS POLACOS 1939-1945
EJÉRCITOS DE LA GUERRA DE VIETNAM

OSPREY MILITARY
RBA